

**Histoire législative de la réglementation du transport terrestre privé
de personnes et de marchandises au Québec**

Luc Le Blanc

TABLE DES MATIÈRES

LES CHARRETIERS ET LES COCHERS

LES TAXIS

LE CAMIONNAGE

LES TRAVERSIERS

LES CHEMINS DE FER

LES TRAMWAYS

LES AUTOBUS

Les charretiers et les cochers

La conquête de Montréal par les forces britanniques en 1760, après celle de Québec en 1759, n'allait pas mettre fin immédiatement au régime français au Canada ou Nouvelle-France. Comme la guerre continuait en Europe, la colonie vivait alors sous le régime militaire. Mais cela devait cesser en 1763 du fait de la signature du Traité de Paris du 10 février par lequel la France cédait à la Grande-Bretagne de vastes territoires en Amérique du Nord, dont le Canada. Et le 7 septembre 1763, une partie du territoire de ce qu'était auparavant le Canada est érigée, sous le nom de *Québec*, en une nouvelle colonie britannique par une proclamation de Sa Majesté George III : il s'agit en fait de la première constitution britannique de cette nouvelle colonie. Cette proclamation lui rend applicable la common law d'Angleterre comme régime juridique. On assiste alors à un cataclysme juridique.

Toutefois, les choses allaient changer en 1774 avec l'adoption par le Parlement britannique de ce qui est convenu d'appeler l'Acte de Québec¹. Cette loi restaure à la colonie les lois canadiennes qui étaient naguère en usage, en autant cependant qu'elles se rattachent à la propriété et aux droits civils, donc des lois qui régissaient les relations civiles entre les habitants, comme la signature d'un contrat par exemple. Quant au droit public, qui régit les relations entre l'État et ses habitants, il demeure sous l'empire de la common law.

L'Acte de Québec marque un nouveau point de départ. Il efface un pan du passé en stipulant que toutes les nominations et toutes les ordonnances faites depuis la promulgation de la Proclamation royale de 1763 cesseraient d'avoir effet à compter de 1775.

L'Acte de Québec remet la gouverne de la nouvelle colonie britannique du Québec entre les mains d'un gouverneur qui est assisté d'un conseil législatif dont les membres sont désignés par Londres. À eux incombe la responsabilité d'adopter les lois requises pour le bon fonctionnement de la colonie. Il fallut attendre un certain moment avant que de telles lois, sous le nom d'ordonnances, puissent être adoptées, car on était encore en état de guerre. Finalement, les premières ordonnances adoptées en vertu de l'Acte de Québec le sont en 1777. C'est donc dans ces ordonnances que l'on retrouve la racine de certaines lois de droit public qui trouvent encore application au Québec.

¹ An Act for making more effectual provision for the government of the Province of Quebec in North America [(1774) 14 Geo. III, c. 83 (U.K.)].

Ces ordonnances de 1777 portent sur divers sujets : on peut penser que c'était ceux qui importaient le plus. D'abord, l'organisation et la juridiction des tribunaux en matières civiles et criminelles, puis les lettres de change et le taux d'intérêt légal, les marchés des villes de Québec et de Montréal, l'interdiction de vendre des liqueurs fortes aux sauvages, les règles régissant la milice, le cours légal de la monnaie et la construction et la réparation des grands chemins. La douzième ordonnance adoptée lors de cette session traite des charretiers et des traversiers ou passeurs d'eau².

Les juges de paix sont alors autorisés, et ils sont même requis de le faire, à fixer et à régler le prix à payer pour le charriage de toute marchandise par charrette ou par traine dans les villes de Québec et de Montréal et dans leurs faubourgs. Ils peuvent aussi fixer le prix des passages par bac sur toutes les rivières de la province. Ils peuvent adopter des règlements pour régir ces occupations. Tout charretier ou passeur qui réclame plus que les taux fixés, qui refuse de travailler pour de tels taux ou qui contrevient à un règlement des juges de paix encourt, en plus des frais, une amende de 20 shillings³ pour chaque contravention.

L'ordonnance vise donc les charretiers des villes de Québec et de Montréal, mais uniquement quant au transport des marchandises. Cela ne signifie pas que l'occupation des charretiers se résumait en du transport de marchandises. Beaucoup plus tard il est vrai, soit en 1870, le Code municipal du Québec nous confirme que les charretiers, ou rouliers publics, transportent tant des marchandises que des passagers⁴. Il nous confirme ce que l'on retrouve dans plusieurs lois particulières antérieures relatives à des municipalités.

À titre d'exemple, il suffit de se référer à la loi de 1857 qui élève la ville de Saint-Hyacinthe au statut de cité⁵ où l'on apprend que le conseil de la cité peut adopter des règlements :

Pour autoriser l'octroi de licences aux charretiers, propriétaires, et conducteurs de voitures publiques de louage dans et pour la dite cité, et aussi pour la meilleure gouverne des propriétaires et conducteurs d'icelles, et pour établir des règles et règlements à l'égard des charrettes, cabriolets, calèches, voitures ou autres véhicules publics de louage pour et dans la dite cité, aussi bien que pour établir un tarif de prix pour iceux; [...].

Ainsi, les charretiers ne conduisent pas uniquement des charrettes, mais aussi des cabriolets ou des calèches. Or, sauf méprise, il s'agit de véhicules qui sont destinés au transport de passagers. Pour s'en convaincre, il suffit de se référer en ligne à l'article de Wikipédia qui s'intitule *Liste des véhicules hippomobiles*.

2 Ordonnance qui autorise les Commissaires de la paix à régler le prix des charriages des Marchandises, et du passage des Bacs en la Province de Québec [(1777) 17 Geo. III, c. 12 (Qué.)].

3 Une livre (£) se compose de 20 shillings et un shilling compte 12 pence.

4 Code Municipal de la Province de Québec [(1870) 34 Vict., c. 68 (Qué.)].

5 Acte d'incorporation de la cité de St. Hyacinthe [(1857) 20 Vict., c. 131 (Canada)].

En plus des pouvoirs qui leur sont consentis par cette ordonnance sur les charretiers et les traversiers, les juges de paix sont aussi autorisés, par une autre ordonnance de 1777, à adopter des règlements de police pour les cités de Québec et de Montréal⁶. Il s'agit là d'un pouvoir considérable, car les règlements de police couvrent un champ immense d'interventions. Ces règlements de police s'apparentent à la législation de nature administrative, municipale et pénale. En font ainsi parties les règles relatives à l'entretien des chemins, à la construction des bâtiments et à leur alignement dans les villes, à l'usage des armes à feu et de la poudre à tirer, à la protection contre les incendies, à la circulation des chevaux et à bien d'autres sujets. En fait, il s'agit de toutes les normes adoptées pour prescrire des règles de comportement qui tendent à rendre la vie sociale plus harmonieuse et plus sécuritaire. Les juges de paix pour les cités de Québec et de Montréal n'hésiteront pas à se servir de tels pouvoirs pour régir, outre les prix à payer pour les charriages des marchandises, la conduite des charretiers, que ce soit tant en regard du transport des marchandises que des passagers.

De tels règlements de police ont donc été adoptés tant par les juges de paix pour les districts judiciaires de Québec et de Montréal que par ceux du district judiciaire de Trois-Rivières. En consultant les règlements de police adoptés par les juges de paix du district de Québec et publiés en 1811⁷, on constate que les charretiers n'ont pas été oubliés.

Ces règlements de police adoptés par les juges de paix du district de Québec portent sur les charretiers, sur les bouchers, sur les marchés et les clerks de marché, sur les boulangers, sur les crieurs, sur la préservation des incendies, sur les matelots et sur les maîtres et leurs apprentis. Le premier de ces règlements concerne donc les charretiers. Quiconque désire agir comme charretier contre rémunération doit d'abord obtenir une licence du greffier de la paix du district de Québec. Il doit obtenir un numéro pour chaque voiture qu'il entend utiliser. Ce numéro doit être peint en noir sur une plaque de fer blanc qui doit être fixée à la charrette. Les charretiers, lorsqu'ils ne sont pas déjà au travail, doivent se rendre à l'endroit qui leur est réservé aux marchés de la Haute-Ville ou de la Basse-Ville de Québec et ils doivent accepter la première offre de travail qui leur est faite : ils ne peuvent prétendre aucun engagement préalable. Un charretier ne peut réclamer pour son travail que les taux fixés au tarif prévu par le règlement qui les décrit de façon exhaustive. Ces taux varient en fonction des distances à parcourir et des matières à transporter. Le règlement prévoit aussi un tarif spécifique pour le transport des passagers. Ainsi, ces charretiers transportent bel et bien tant des marchandises que des voyageurs.

⁶ Ordonnance qui autorise les Commissaires de la paix à régler la Police dans les villes de Québec et de Montréal pour un tems limité [(1777) 17 Geo. III, c. 15 (Qué.)].

⁷ Règles et règlements de police, avec les extraits des divers ordonnances et statuts qui y ont rapport, John Neilson, Québec, 1811.

Ces ordonnances des juges de paix auront une longévité remarquable. En 1840, le Conseil spécial du Bas-Canada⁸ adopte deux ordonnances qui pourvoient à l'érection des premières municipalités du Bas-Canada : ces deux ordonnances ne dessaisiront pas les juges de paix de leurs pouvoirs quant aux charretiers⁹. Il est dit dans ces ordonnances que les conseils municipaux ne possèdent que les pouvoirs qui leur sont spécifiquement octroyés : or, le pouvoir de régir les charretiers n'en fait pas partie.

Ces ordonnances de 1840 sur les municipalités sont abrogées en 1845 par une loi qui donne naissance à un nouveau système d'organisation municipale¹⁰. Cette loi introduit une nouveauté : le conseil municipal d'une ville ou d'un village est doté de la possibilité d'adopter des règlements de police applicables dans la municipalité. On peut donc penser que de tels règlements pourront contenir des mesures portant sur les charretiers.

Dès 1847, on revoit l'organisation municipale de la province¹¹. Comme la loi précédente, la nouvelle loi n'attribue aucun pouvoir au conseil d'une ville ou d'un village pour régir les agirs des charretiers, mais on conserve la possibilité d'adopter des règlements de police : le résultat est donc le même.

Une loi est adoptée en 1853 pour prévoir les règles régissant certaines traverses dans la province¹². Cette loi remplace les dispositions de l'ordonnance de 1777 sur les charretiers et les traversiers «qui sont incompatibles avec les dispositions du présent acte». Or, comme cette nouvelle loi ne traite pas des charretiers, les dispositions de l'ordonnance de 1777 qui les concerne ne sont donc pas touchées. Toutefois, rappelons que cette ordonnance de 1777 ne trouve application que pour les charretiers des cités de Québec et de Montréal.

On modifie de fond en comble le système municipal en 1855¹³. Une disposition de la nouvelle loi est à l'effet que tout conseil d'une municipalité locale est autorisé à «donner

8 À la suite de la rébellion des Canadiens, le Parlement britannique adopte une loi en 1837 pour abroger, quant au Bas-Canada, l'Acte constitutionnel de 1791 qui divisait le Québec en deux nouvelles colonies, soit le Bas-Canada et le Haut-Canada, et qui prévoyait que chacune d'elles serait dotée d'une assemblée législative dont les membres étaient élus par la population. L'abrogation quant au Bas-Canada faisait ainsi disparaître l'Assemblée législative du Bas-Canada. Le pouvoir législatif est alors confié, par cette loi, à un gouverneur et à un Conseil spécial dont les membres sont tous désignés par Londres. On revenait à la période des ordonnances, plutôt qu'à celle des lois.

9 Ordonnance pour pourvoir à, et régler l'Élection et la nomination de certains Officiers, dans les différentes Paroisses et Townships de cette Province, et pour faire d'autres dispositions concernant les intérêts locaux des Habitants de ces divisions de la Province [(1840) 4 Vict., c. 3 (Qué.)]; Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement de cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle [(1840) 4 Vict., c. 4 (Qué.)].

10 Acte pour abroger certaines Ordonnances y mentionnées, et faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'Autorités Locales et Municipales dans le Bas-Canada [(1845) 8 Vict., c. 40 (Canada)].

11 Acte pour faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'Autorités Municipales dans le Bas-Canada [(1847) 10-11 Vict., c. 7 (Canada)].

12 Acte pour régler les Traverses en dehors des limites locales des Municipalités dans le Bas-Canada [(1853) 16 Vict., c. 212 (Canada)].

13 Acte des Municipalités et des Chemins du Bas Canada, de 1855 [(1855) 18 Vict., c. 100 (Canada)].

des licences aux charretiers et rouliers». Notons ici qu'un roulier est une personne qui transporte des marchandises avec sa charrette. Ce pouvoir d'imposer l'obligation de se munir d'une «licence» ou permis n'est cependant pas assorti de pouvoirs permettant de régir l'activité même de ces charretiers ou rouliers.

Une loi particulière est adoptée en 1857 pour revoir la charte de la ville de Trois-Rivières, laquelle charte contient toutes les dispositions législatives qui sont propres à la ville¹⁴. Cette loi a retenu notre attention du fait qu'elle contient une disposition qui mérite d'être relevée :

XXXVII. Le dit conseil aura aussi le pouvoir de faire des règlements :

Pour amender, modifier ou abroger les règlements et règles ou tels règles et règlements qu'il jugera à propos, faits par la cour des sessions générales et de quartier de la paix, dans ou pour le district des Trois-Rivières le dixième jour de juillet mil huit cent dix-sept, et subséquemment confirmés par la ci-devant cour du banc du roi pour le dit district le ou vers le trente septembre, mil huit cent dix-sept, et tous autres règlements faits par les conseils municipaux qui ont eu la régie des affaires intérieures de la dite ville.

On dote donc le conseil de la ville de Trois-Rivières des pouvoirs que possédaient les juges de paix pour adopter des règlements de police. De tels règlements avaient été adoptés par les juges de paix en 1817 et ils contenaient des dispositions pour régir les charretiers¹⁵. De tels règlements devaient de plus être approuvés par la Cour du banc du Roi avant d'entrer en vigueur : on voulait s'assurer de leur légalité.

La loi sur les municipalités et les chemins de 1855 est remplacée en 1860¹⁶. La nouvelle loi ne contient aucune disposition permettant aux municipalités d'obliger les charretiers et les rouliers à se munir d'une licence. Mais cette loi stipule qu'elle ne remplace que les dispositions de la loi de 1855 qui sont incompatibles avec les nouvelles mesures qui sont alors adoptées. Or, comme aucune disposition de la nouvelle loi ne traite des charretiers, la disposition portant sur ce sujet dans la loi de 1855 demeurait donc en vigueur.

Des modifications sont apportées en 1861 à cette loi des municipalités et des chemins du Bas-Canada¹⁷. Tout conseil municipal peut octroyer un permis de charretier routier à toute personne résidant dans le territoire de la municipalité. Celui qui détient un tel permis peut transporter de la pierre, de la chaux, du sable et d'autres effets non seulement dans la municipalité mais aussi dans toute autre municipalité sans devoir se munir d'un permis de cette municipalité.

¹⁴ Acte pour faire de plus amples dispositions pour l'incorporation de la ville des Trois-Rivières [(1857) 20 Vict., c. 129 (Canada)].

¹⁵ On peut obtenir en ligne des données plus détaillées sur ces règlements en consultant le Bulletin annuel d'histoire no 17 de septembre 2007 de la Société de conservation et d'animation du patrimoine de Trois-Rivières inc. (SCAP).

¹⁶ Acte concernant les Municipalités et les Chemins dans le Bas Canada [(1860) 23 Vict., c. 61 (Canada)].

¹⁷ Acte pour amender l'Acte Municipal Refondu du Bas Canada [(1861) 24 Vict., c. 29 (Canada)].

Cette loi sur les municipalités et les chemins est remplacée en 1870 par le Code municipal de la province de Québec¹⁸. Ce code s'applique aux municipalités du Québec, à l'exception de celles qui sont constituées par une loi particulière. Il contient des dispositions relatives aux charretiers. Un conseil local peut adopter des règlements pour obliger tout charretier ou roulier public à obtenir un permis annuel pour pouvoir exercer ses activités dans la municipalité. Un tel charretier ou roulier public détenant un tel permis peut transporter des effets ou des passagers depuis la municipalité jusqu'à toute autre municipalité sans devoir requérir un permis additionnel. Il peut, de la même façon, transporter des effets ou des passagers depuis toute autre municipalité jusque dans la municipalité qui lui a octroyé un permis.

Les mesures que nous venons de voir s'appliquent pour les municipalités de ville ou de village créées en vertu du Code municipal. Mais plusieurs villes ont plutôt été constituées en personne morale par une loi qui leur est particulière et qui contient les dispositions qui les régissent. Le Code municipal ne trouve donc pas application dans ces cas sauf, bien sûr, si la loi particulière le rend applicable en tout ou en partie. Comme on retrouve dans ces lois particulières sur certaines cités et certaines villes plusieurs dispositions qui sont identiques, le Législateur procède à l'adoption en 1876 d'une loi sur les clauses générales des municipalités de ville¹⁹. Cette loi s'appliquera donc aux municipalités de ville qui seront ultérieurement créées par une loi particulière, à moins que cette loi particulière n'écarte l'application d'une ou de plusieurs dispositions de cette loi de 1876.

Cette loi sur les clauses générales des municipalités de ville contient des dispositions beaucoup plus étoffées en ce qui concerne les charretiers. Ainsi, un conseil peut :

Autoriser l'octroi de licences aux charretiers, propriétaires et conducteurs de voitures publiques de louage, dans la ville; obliger ces personnes à prendre une licence annuelle, et régler tout ce qui concerne la meilleure gouverne des charretiers et de leurs voitures de louage.

Non seulement on peut exiger l'obtention d'un permis pour exercer de telles activités, on peut de plus réglementer l'agir de ces personnes et le type de véhicule qu'elles utilisent. Mais l'encadrement ne s'arrête pas là. Le conseil municipal peut aussi adopter un tarif des prix que ces personnes peuvent réclamer pour leurs services et punir les utilisateurs de ces services qui refusent de payer le prix prévu au tarif. Qui plus est, le conseil peut, dans son règlement, prévoir des dispositions pour contraindre les charretiers à accorder leurs services au tarif fixé à quiconque leur en fait la demande.

Cette loi de 1876 est rendue désuète en 1903. Il faut dire que depuis lors, non seulement plusieurs villes ont été constituées en personne morale par une loi particulière, mais le nombre de cités a aussi fortement augmenté. Une loi sur les cités et villes est alors adoptée²⁰. Les dispositions de cette loi s'appliqueront non seulement aux cités et aux villes qui seront ultérieurement formées par une loi particulière, mais aussi aux cités et aux villes qui seront érigées par lettres patentes du lieutenant-gouverneur en vertu de cette loi. Il sera aussi toujours possible de modifier par une loi particulière la charte d'une

¹⁸ Code Municipal de la Province de Québec [(1870) 34 Vict., c. 68 (Qué.)].

¹⁹ Acte des clauses générales des corporations de ville [(1876) 40 Vict., c. 29 (Qué.)].

²⁰ Loi concernant les cités et villes [(1903) 3 Ed. VII, c. 38 (Qué.)].

citée ou d'une ville existante pour lui rendre applicables certaines ou plusieurs dispositions de cette loi.

Nous allions dire que cette loi contient des dispositions sur les charretiers, mais ce vocable n'apparaît pas dans la loi. On parle toujours de rouliers, et aussi de camionneurs. S'ajoutent à ceux-ci les cochers. Si l'arrivée des cochers n'a rien pour nous surprendre, il en va autrement de l'introduction des camionneurs. En recourant de nouveau à la *Liste des véhicules hippomobiles*, on apprend qu'à cette époque les camions étaient des véhicules hippomobiles transportant des marchandises un peu comme le fait un fardier.

Le conseil d'une telle cité ou d'une telle ville pouvait donc adopter des règlements applicables aux cochers, aux camionneurs et aux rouliers. En plus de pouvoir régir leur conduite, il était possible de prescrire les endroits dans les rues ou près des gares de chemin de fer où ils pouvaient stationner. Comme cela était le cas en 1876, il était possible pour un conseil d'établir un tarif des taux qui pouvaient être exigés et d'interdire à ces voituriers d'exiger davantage. On pouvait toujours punir ceux qui louaient leurs services et qui refusaient de leur verser les taux prévus au tarif. Finalement, on pouvait toujours contraindre ces voituriers à accorder leurs services aux taux fixés à ceux qui les requerraient.

Un nouveau Code municipal entre en vigueur en 1916²¹. Ce code se contente de reprendre les dispositions qui existaient déjà en ce qui concerne les charretiers ou rouliers publics.

Entretemps, on a commencé à introduire dans la province des «véhicules-moteurs». Cela ne pouvait faire autrement que de chambarder la routine des charretiers et des cochers. Pour s'adapter à cette nouvelle réalité, la loi sur les véhicules-moteurs est donc modifiée en 1919²². Cette loi stipule que tout conseil municipal peut imposer, aux propriétaires de véhicule-moteur dont ils se servent pour exercer le métier de cocher ou de roulier publics, l'obligation de se munir d'une licence, pourvu qu'une telle licence soit également requise des propriétaires d'autres véhicules en usage dans l'exercice du même métier dans la municipalité. Un conseil peut adopter des règlements pour localiser les postes de cocher, en réglementer l'usage et les rendre obligatoires, pour établir et mettre en vigueur un tarif du prix des courses que peuvent exiger les cochers, lesquels règlements doivent s'appliquer aux cochers et aux rouliers publics faisant usage de véhicules-moteurs ou autres. Il peut aussi réglementer l'inspection des taximètres employés par les cochers et les rouliers publics sur leurs véhicules-moteurs.

Une nouvelle loi sur les cités et villes entre en vigueur en 1922²³. Elle s'applique à toutes les cités et villes auxquelles s'appliquait la loi de 1876 sur les clauses générales des municipalités de ville ou la loi de 1903 sur les cités et villes, en autant que ses dispositions ne soient pas incompatibles à celles que l'on retrouve dans la charte de ces cités ou de ces villes. Elle s'appliquera également à toute cité ou toute ville qui sera

21 Loi concernant le Code municipal de la province de Québec [(1916) 6 Geo. V, c. 4 (Qué.)].

22 Loi amendant les Statuts refondus, 1909, concernant les véhicules-moteurs [(1919) 9 Geo. V, c. 23 (Qué.)].

23 Loi concernant les cités et les villes [(1922) 13 Geo. V, c. 65 (Qué.)].

ultérieurement constituée. Ainsi, cette loi ne s'appliquera pas à plusieurs cités et villes qui demeurent uniquement régies par la loi particulière à l'origine de leur constitution. Cette loi n'innove pas quant aux cochers, aux rouliers ou aux camionneurs. Un conseil municipal peut leur imposer l'obligation de requérir un permis. Il peut prescrire les endroits dans les rues ou près des gares de chemin de fer où ils peuvent stationner. Il peut adopter un tarif des taux payables pour leurs services et punir ceux qui louent leurs services et refusent de payer les taux prévus au tarif. Il peut contraindre ces voituriers à accorder leurs services à quiconque les leur demande aux taux portés dans ce tarif.

La Commission des services publics de Québec fut constituée en 1920²⁴. Elle avait alors pour mandat de superviser toutes les entreprises exploitant un service de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer ou par tramway. La Commission peut décider de toute plainte logée à l'encontre d'une telle entreprise du fait qu'elle exige des taux excessifs. Le rôle de cette Commission est étendu en 1926²⁵. Elle est alors chargée de superviser également les entreprises offrant des services de transport de voyageurs ou de marchandises sur les chemins publics par autobus, taxi ou véhicule de livraison. À compter de l'adoption de cette loi, on ne verra plus dans les lois d'application générale de mentions aux charretiers, aux cochers et aux rouliers.

* * *

Dans les lois générales ultérieures à 1926, on parlera dorénavant d'autobus, de taxis et de véhicules de livraison, mais la réalité des cochers et des rouliers continue d'exister et les municipalités ne peuvent les ignorer. Elles continueront donc à réclamer de la Législature des pouvoirs particuliers pour les régir. D'ailleurs, c'est bien ce qu'elles faisaient depuis fort longtemps.

Ce sont d'abord les cités de Montréal et de Québec qui furent dotées de pouvoirs par leur charte pour régir les charretiers. Ces deux cités furent constituées en personne morale par une loi particulière en 1831²⁶. Précisons immédiatement que ces lois stipulaient qu'elles demeureraient en vigueur jusqu'au 1^{er} mai 1836. Or, aucune loi ne fut votée avant cette date pour prolonger l'existence de ces cités. La charte de ces cités s'est alors éteinte. Les juges de paix recouvraient donc les pouvoirs qu'ils possédaient auparavant quant à ces cités. Cependant, ces deux cités seront de nouveau érigées par des ordonnances du Conseil spécial du Bas-Canada en 1840²⁷.

²⁴ Loi amendement les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

²⁵ Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1926) 16 Geo. V, c. 16 (Qué.)].

²⁶ Acte pour incorporer la Cité de Québec [(1831) 1 Wm. IV, c. 52 (Qué.)]; Acte pour incorporer la Cité de Montréal [(1831) 1 Wm. IV, c. 54 (Qué.)].

²⁷ Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Québec [(1840) 4 Vict., c. 35 (Qué.)]; Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Montréal [(1840) 4 Vict., c. 36 (Qué.)].

Dans la loi constituant la cité de Montréal de 1831, il n'est pas dit que le conseil de la cité pouvait réglementer les charretiers²⁸. On stipule plutôt que le conseil de la cité est exclusivement revêtu de tous les pouvoirs que possèdent alors les juges de paix pour édicter des règlements de police pour la cité. Cela semble sans aucun doute comprendre la possibilité de régir les charretiers comme cela était le cas auparavant. L'ordonnance de 1840 qui constitue à nouveau la cité de Montréal est au même effet²⁹. Cependant, on ajoute que les règlements de police adoptés par les juges de paix demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou remplacés par le conseil de la cité.

Une modification apportée à la charte de la cité de Montréal en 1848 vient confirmer que des règles gouvernant l'agir des charretiers existaient bel et bien³⁰. Un pouvoir est alors accordé au conseil de la cité l'autorisant à imposer une amende à toute personne qui emploie un charretier et qui néglige ou refuse de lui payer pour ses services les taux qu'il est en droit de demander et de recevoir en vertu d'un règlement adopté par le conseil de la cité. On voit clairement que le conseil possédait un tel pouvoir et qu'il en avait usé. En 1855, le conseil reçoit le pouvoir de suspendre ou de révoquer les permis qu'il a délivrés, dont ceux qui le furent aux charretiers, pour une offense à l'encontre d'un règlement de la municipalité³¹.

Des modifications apportées à la charte de la cité de Montréal en 1860³² reformulent les pouvoirs accordés au conseil de la cité d'une façon plus explicite :

10. Il sera loisible au dit conseil, à une assemblée ou à des assemblées du dit conseil, composées au moins des deux tiers des membres d'icelui, de faire des règlements qui obligeront toutes personnes pour les objets suivants, savoir :

5. Pour autoriser l'octroi de licences aux charretiers et aux propriétaires et conducteurs de voitures publiques de louage, dans et pour la dite cité, et aussi pour la meilleure gouverne des propriétaires et conducteurs des dites voitures, et pour établir des règles et règlements relativement aux charrettes, cabs, calèches, carrosses ou autres voitures publiques de louage, dans et pour la dite cité, ainsi que pour faire un tarif de taux et charges pour iceux; et de plus, il sera loisible au dit conseil de rendre les dits propriétaires responsables de la mauvaise conduite ou négligence de leurs serviteurs, conducteurs ou personnes dans leur emploi, ou ayant la charge de leurs chevaux ou voitures pour le temps d'alors, et sujets aux mêmes amendes et pénalités qui sont ou peuvent être imposées par tout règlement ou règlements du dit conseil aux serviteurs ou conducteurs, ou autres personnes susdites, les vrais coupables.

Le conseil de la cité peut donc non seulement réglementer la conduite des charretiers mais aussi adopter des normes applicables à leurs charrettes, cabs, calèches ou carrosses.

²⁸ Acte pour incorporer la Cité de Montréal [(1831) 1 Wm. IV, c. 54 (Qué.)].

²⁹ Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Montréal [(1840) 4 Vict., c. 36 (Qué.)].

³⁰ Acte pour amender les lois relatives à l'Incorporation de la Cité de Montréal [(1848) 11 Vict., c. 11 (Canada)].

³¹ Acte pour amender les dispositions des divers actes pour l'incorporation de la cité de Montréal [(1855) 18 Vict., c. 162 (Canada)].

³² Acte pour amender les dispositions des différents Actes pour l'incorporation de la cité de Montréal [(1860) 23 Vict., c. 72 (Canada)].

Il peut fixer les taux de transport applicables. Il conserve aussi le pouvoir de suspendre ou de révoquer des permis pour contravention aux règlements ou simplement pour mauvaise conduite.

On s'adresse cette fois-ci aux cochers en 1892³³. Le conseil de la cité de Montréal peut promulguer des règlements pour interdire aux cochers de solliciter des passagers en dehors de leur poste. Il peut aussi interdire à toute personne de solliciter des passagers pour le compte d'un cocher ou d'agir comme agent ou *Runner* pour un cocher. À partir de 1894, le conseil de la cité peut, sur rapport du comité de police, fixer la localisation des postes de cochers³⁴.

Finalement, on s'intéresse pour une dernière fois aux cochers dans la charte de la cité de Montréal en 1903³⁵. Le conseil de la cité de Montréal peut déléguer à sa commission de police le soin d'établir et de changer les postes de cochers.

La charte de la cité de Québec de 1831³⁶, tout comme celle qui lui est à nouveau octroyée par le Conseil spéciale du Bas-Canada en 1840³⁷, sont identiques à celles de la cité de Montréal. On y retrouve donc les énoncés voulant que le conseil de la cité soit doté des mêmes pouvoirs que ceux que possédaient les juges de paix pour le district de Québec pour adopter des règlements de police pour la cité de Québec. Ces règlements des juges de paix demeuraient en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou remplacés par le conseil de la cité.

La cité de Québec est autorisée en 1845 à exiger que l'on obtienne un permis pour exercer plusieurs sortes de métiers, dont celui de charretier³⁸. À partir de 1865, la cité de Québec peut exiger, en plus de l'obligation de détenir un permis pour exercer du métier de charretier, qu'un numéro soit aussi délivré en même temps que le permis³⁹. Le conseil de la cité peut adopter des règlements pour la gouverne et la discipline des charretiers et pour établir des stations ou postes d'attente pour ceux-ci. Il peut adopter un tarif des taux que peuvent exiger les charretiers pour leurs services. En cas de violation d'un règlement, tant celui qui conduit le véhicule que le charretier qui l'emploie peuvent être poursuivis.

33 Loi modifiant la charte de la cité de Montréal [(1892) 55-56 Vict., c. 49 (Qué.)].

34 Loi modifiant la charte de la cité de Montréal [1889] et ses amendements [(1894) 57 Vict., c. 55 (Qué.)].

35 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1903) 3 Ed. VII, c. 62 (Qué.)].

36 Acte pour incorporer la Cité de Québec [(1831) 1 Wm. IV, c. 52 (Qué.)].

37 Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Québec [(1840) 4 Vict., c. 35 (Qué.)].

38 Acte pour amender les Ordonnances incorporant la Cité de Québec [(1845) 8 Vict., c. 60 (Canada)].

39 Acte pour amender et refondre les dispositions contenues dans les actes et ordonnances concernant l'incorporation de la cité de Québec et l'Aqueduc de la dite cité [(1865) 29 Vict., c. 57 (Canada)].

Il semble qu'il n'était pas évident de prouver qu'un charretier qui transportait des personnes ou des marchandises le faisait nécessairement contre rémunération⁴⁰. Aussi, une présomption est insérée dans la charte de la cité de Québec en 1866 :

Quiconque sera dans l'habitude de stationner avec une voiture attelée d'un ou plusieurs chevaux, ou de faire stationner telle voiture, sur une station de charretiers ou dans une rue, ruelle, porche, entrée de cour ou de bâtisse ou sur une place publique en la dite cité, ou de transporter dans telle voiture des personnes, effets ou marchandises quelconques, sera considérée comme exerçant le métier de charretier pour lucre, gain ou profit quelconque soit pour lui-même ou pour toute autre personne, et passible de toute amende et pénalité imposées par la loi ou par les règlements de la dite cité, à ceux qui exercent le métier de charretier; et dans toute action ou plainte intentée en vertu de la présente disposition, le défendeur sera tenu de prouver qu'il n'exerce pas le métier de charretier comme susdit.

Un charretier, pour exercer son métier contre rémunération, doit prendre un numéro en plus d'un permis. On apporte plus d'informations en 1870 au sujet d'un tel numéro⁴¹. Le règlement adopté par le conseil de la cité doit déterminer les dimensions des numéros. Un numéro doit être fixé sur chaque voiture de la façon prévue au règlement. En fait, le numéro doit permettre d'identifier le titulaire du permis.

Les infractions pénales aux dispositions d'un règlement sur les charretiers sont entendues et jugées par le recorder de la cité de Québec. Le recorder est le juge qui préside la cour municipale. Celui-ci reçoit un pouvoir spécifique en 1894⁴². Lorsqu'il déclare un charretier coupable d'une infraction, il peut ordonner l'annulation ou la suspension du permis du charretier s'il est d'opinion que celui-ci s'est conduit d'une façon indigne ou offensante pour le bon ordre.

Plusieurs autres municipalités furent aussi constituées grâce à l'adoption d'une loi particulière qui leur était propre. Ces lois contiennent le plus souvent des dispositions relatives aux charretiers. Dans certains cas, de telles lois particulières seront modifiées par le Législateur pour changer les pouvoirs d'une municipalité à l'égard des charretiers ou pour les augmenter.

Avant l'adoption des lois générales sur les municipalités, il fallait d'adresser au Législateur pour obtenir une charte particulière créant une municipalité. Le Code municipal⁴³ ne s'applique pas à une municipalité ainsi constituée, à moins que la loi particulière de cette municipalité ne le rende en tout ou en partie applicable. Il fallait donc que la loi particulière prévoit tous les pouvoirs dont aurait besoin la municipalité. Il en ira

⁴⁰ Acte pour amender l'acte pour amender et refondre les dispositions contenues dans les actes et ordonnances concernant l'incorporation de la cité de Québec et l'Aqueduc de la dite cité [(1866) 29-30 Vict., c. 57 (Canada)].

⁴¹ Acte pour amender les dispositions des divers actes concernant l'incorporation de la cité de Québec [(1870) 33 Vict., c. 46 (Qué.)].

⁴² Loi modifiant les lois relatives à la corporation de la cité de Québec [(1894) 57 Vict., c. 58 (Qué.)].

⁴³ Code Municipal de la Province de Québec [(1870) 34 Vict., c. 68 (Qué.)].

de même de la loi de 1876 sur les clauses générales des municipalités de ville⁴⁴. Cette loi ne s'applique qu'aux municipalités qui seront ultérieurement constituées. Et même là, certaines de ces dernières municipalités demanderont de déroger à certaines dispositions de cette loi de 1876. Ce raisonnement s'applique également à la loi de 1903 sur les cités et villes⁴⁵. Et dans une bonne mesure aussi, à la loi sur les cités et villes de 1922⁴⁶.

Toujours est-il, plusieurs lois municipales particulières adoptées par le Législateur contiennent des dispositions relatives aux charretiers, aux cochers et aux camionneurs. Ces dispositions furent insérées à la demande des municipalités requérantes. Ces dispositions varieront énormément d'une municipalité à une autre. Chaque municipalité requérante aura sa propre perception des types de pouvoirs de réglementation qui lui seront nécessaires : cela est aussi vrai quant aux pouvoirs permettant de régir les charretiers. Disons en partant que la très grande majorité des municipalités du Québec, sinon toutes, jouiront, jusqu'en 1972, du pouvoir d'exiger que les charretiers se munissent d'un permis. Quant aux pouvoirs qu'elles possèdent à l'égard de ceux-ci, ils varient énormément.

Donc, en plus d'imposer l'obligation de détenir un permis, la municipalité du village de Sainte-Anne de Beaupré peut empêcher les charretiers de solliciter la clientèle dans les rues et les places publiques : cette mesure est nécessaire car beaucoup de touristes et de pèlerins visitent la municipalité⁴⁷. Elle peut aussi adopter un tarif des taux que peuvent charger les charretiers et les cochers et désigner les postes d'attente dans les rues qu'ils doivent occuper. En plus des pouvoirs qu'elle possède en vertu du Code municipal, la municipalité du village de Shawbridge peut imposer des pénalités aux charretiers qui refusent d'accorder leurs services au prix prévus par le tarif⁴⁸.

Le conseil municipal de la ville de Côte-Saint-Louis peut adopter des règlements pour régir les charretiers ainsi que les voitures qu'ils utilisent⁴⁹. Le permis qu'ils doivent obtenir les autorise à desservir d'autres municipalités pour le transport de marchandises et de passagers en partant de ou en se rendant dans la ville. La ville de Saint-Louis peut adopter un tarif des taux que peuvent réclamer les charretiers pour leurs services et elle peut punir ceux qui utilisent leurs services et qui refusent de payer le prix prévu au tarif⁵⁰. D'autres cités et villes ont obtenu de la Législature des pouvoirs similaires⁵¹.

44 Acte des clauses générales des corporations de ville [(1876) 40 Vict., c. 29 (Qué.)].

45 Loi concernant les cités et villes [(1903) 3 Ed. VII, c. 38 (Qué.)].

46 Loi concernant les cités et les villes [(1922) 13 Geo. V, c. 65 (Qué.)].

47 Loi accordant certains pouvoirs à la corporation du village de Sainte-Anne de Beaupré [(1909) 9 Ed. VII, c. 94 (Qué.)].

48 Loi constituant en corporation le village de Shawbridge [(1909) 9 Ed. VII, c. 95 (Qué.)].

49 Loi constituant la ville de la Cote St-Louis en corporation [(1890) 53 Vict., c. 75 (Qué.)].

50 Loi amendant la charte de la ville de Saint-Louis [(1900) 63 Vict., c. 54 (Qué.)].

51 Acte d'incorporation de la cité de St. Hyacinthe [(1857) 20 Vict., c. 131 (Canada)]; Acte pour incorporer la ville de Nicolet [(1872) 36 Vict., c. 52 (Qué.)]; Acte pour incorporer la ville de Fraserville [(1874) 37 Vict., c. 47 (Qué.)].

La cité de Saint-Hyacinthe et la ville de Saint-Jean peuvent régir la conduite des charretiers et réglementer le type de voiture qu'ils peuvent utiliser, établir un tarif des prix applicables et sévir contre les clients qui refusent de payer les taux prescrits⁵². Elles peuvent aussi prévoir des pénalités à l'encontre des charretiers qui refusent de fournir leurs services aux taux fixés. La cité de Saint-Hyacinthe peut aussi fixer l'emplacement des postes d'attente des charretiers dans les rues de la cité ou près de la gare de chemin de fer⁵³.

Le village du Sault-au Récollet, le village de Saint-Michel de Laval, la ville de Joliette, la ville de Berthierville et la ville de Val d'Or détiennent les pouvoirs suivants :

Pour octroyer des permis aux cochers de place, camionneurs, rouliers, commissionnaires et à toutes autres personnes ou corporations, sauf les compagnies de tramways, faisant le service du transport des passagers ou des marchandises dans la municipalité, et les réglementer; pour prescrire les endroits dans les rues ou près des gares de chemins de fer, où ils pourront stationner, et pour défendre qu'ils ne se tiennent ailleurs qu'aux endroits ainsi prescrits; pour faire un tarif des taux à eux payables pour leurs services; pour les forcer à ne pas exiger des taux plus élevés que ceux fixés par le tarif et pour punir quiconque loue, engage ou emploie un d'eux et refuse de le payer suivant le tarif; pour les contraindre d'accorder leurs services à quiconque les leur demande aux taux portés dans ce tarif.⁵⁴

Ces pouvoirs modifient ou s'ajoutent à ceux prévus par la loi générale applicable à ces municipalités.

La cité de Trois-Rivières inaugure en 1879 une nouvelle intervention en faveur des charretiers⁵⁵. Tout constable ou homme de la police de la cité peut arrêter, de jour comme de nuit, toute personne qui refuse de payer à un charretier les taux prévus et la conduire devant un magistrat pour qu'elle soit traitée suivant la loi.

Plusieurs municipalités peuvent régir la conduite des charretiers et réglementer le type de voiture qu'ils peuvent utiliser, établir un tarif des prix applicables, interdire aux charretiers d'exiger plus que ce qui est prévu au tarif et obliger les charretiers à offrir leurs services à ceux qui le requièrent pour le prix prévu au tarif⁵⁶. La cité de Lachine

52 Acte pour amender les dispositions de l'acte d'incorporation de la Cité de St. Hyacinthe [(1870) 34 Vict., c. 39 (Qué.)]; Acte pour amender et refondre l'acte incorporant la ville de St. Jean et les actes l'amendant [(1880) 43-44 Vict., c. 62 (Qué.)].

53 Acte amendant et consolidant les statuts qui constituent en corporation la ville et la cité de St-Hyacinthe, et ceux qui les amendent, et donnant d'autres pouvoirs au maire et au conseil de ville de St-Hyacinthe [(1888) 51-52 Vict., c. 83 (Qué.)].

54 Loi concernant la ville de Val d'Or [(1953) 1-2 Eliz. II, c. 85 (Qué.)]; Loi concernant le village du Sault-au-Récollet [(1911) 1 Geo. V, (2^e session), c. 73 (Qué.)]; Loi concernant le village de Saint-Michel de Laval [(1914) 4 Geo. V, c. 97 (Qué.)]; Loi amendant la charte de la ville de Joliette [(1915) 5 Geo. V, c. 94 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Berthierville [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 95 (Qué.)].

55 Acte amendant l'acte d'incorporation de la cité des Trois-Rivières, (38 Vict., chap. 76.) [(1879) 42-43 Vict., c. 55 (Qué.)].

56 Acte pour amender et refondre l'acte d'incorporation de la ville de Longueuil, 37 Vict., ch. 49, et l'acte qui l'amende 39 Vict., ch. 46 [(1881) 44-45 Vict., c. 75 (Qué.)]; Acte pour amender le chapitre 53 de la

peut contraindre les cochers à transporter les passagers dans les limites de la municipalité et à une distance de six milles et elle peut prévoir un tarif pour de tels déplacements⁵⁷. Il n'est pas rare, comme dans le cas de la ville de Longueuil, que la charte de la municipalité prévoit que le conseil municipal peut fixer l'emplacement des postes d'attente dans les rues ou près de la gare de chemin de fer⁵⁸. Dans le cas de la cité de Saint-Henri, c'est plutôt sa commission de police qui s'en charge⁵⁹.

Plusieurs municipalités délivrent des numéros en même temps que les permis⁶⁰. Un numéro doit être fixé sur la voiture afin de permettre une identification facile du titulaire du permis. Certaines municipalités permettent à leurs constables d'arrêter à vue les clients qui refusent de payer au charretier le prix prévu au tarif⁶¹. Il est parfois prévu qu'un charretier qui détient un permis d'une municipalité peut aussi, à partir de celle-ci ou en y revenant, desservir une autre municipalité⁶². Il y a aussi la cité de Sainte-Cunégonde qui peut interdire aux cochers de solliciter de la clientèle en dehors de leur poste et qui peut défendre à toute personne de solliciter des passagers pour les cochers ou d'agir comme agent (*Runner*) d'un cocher dans les limites de la cité⁶³.

La cité de Lévis⁶⁴ et la ville de Montmagny⁶⁵ peuvent adopter des règlements qui s'appliquent tant aux cochers qu'aux taxis. Elles peuvent limiter le nombre de permis octroyés et le nombre de voitures qui peuvent stationner aux postes d'attente et régir la

36ième Victoria, intitulé : «Acte pour incorporer la Corporation de la ville de Lachine» [(1875) 38 Vict., c. 78 (Qué.)]; Loi amendant et refondant les lois organiques de la cité de Saint-Henri [(1897) 60 Vict., c. 62 (Qué.)]; Loi amendant la loi 40 Victoria, chapitre 46, relative au village de la Pointe-au-Pic, et augmentant ses pouvoirs [(1901) 1 Ed. VII, c. 53 (Qué.)]; Loi amendant et refondant la loi constituant en corporation la ville de Fraserville [(1903) 3 Ed. VII, c. 69 (Qué.)]; Loi augmentant les pouvoirs de la corporation du village de la Malbaie [(1905) 5 Ed. VII, c. 50 (Qué.)]; Loi constituant la cité de Sorel en corporation [(1889) 52 Vict., c. 80 (Qué.)]; Loi amendant et refondant les lois organiques de la corporation de la ville de Terrebonne [(1890) 53 Vict., c. 72 (Qué.)]; Loi amendant l'acte constituant en corporation la ville de Drummondville [(1890) 54 Vict., c. 86 (Qué.)].

57 Loi refondant et amendant la charte de la ville de Lachine et la constituant en corporation de cité [(1909) 9 Ed. VII, c. 86 (Qué.)].

58 Loi refondant et revisant la charte de la ville de Longueuil [(1907) 7 Ed. VII, c. 71 (Qué.)].

59 Loi amendant la charte de la cité de Saint-Henri [(1904) 4 Ed. VII, c. 52 (Qué.)]. (Charte).

60 Acte pour incorporer la ville de Lévis [(1861) 24 Vict., c. 70 (Canada)]; Acte pour incorporer la cité de Hull [(1875) 38 Vict., c. 79 (Qué.)]; Acte pour amender les différents actes qui incorporent la ville de Lévis [(1865) 29 Vict., c. 60 (Canada)]; Loi refondant les lois relatives à la corporation de la ville de Saint-Jean [(1890) 53 Vict., c. 71 (Qué.)]; Acte pour refondre et amender l'acte pour incorporer la ville de Lévis et les divers actes qui l'amendent [(1872) 36 Vict., c. 60 (Qué.)].

61 Acte amendant l'acte d'incorporation de la cité des Trois-Rivières, (38 Vict., chap. 76.) [(1879) 42-43 Vict., c. 55 (Qué.)]; Loi refondant les lois organiques de la corporation de la ville de Salaberry de Valleyfield [(1894) 57 Vict., c. 63 (Qué.)]; Loi constituant La cité de Sainte-Cunégonde de Montréal en corporation [(1890) 53 Vict., c. 70 (Qué.)].

62 Loi constituant la ville de la Côte Saint-Paul en corporation [(1894) 57 Vict., c. 64 (Qué.)]; Loi revisant les lois organiques de la corporation de la ville de la Côte Saint-Paul [(1897) 60 Vict., c. 66 (Qué.)].

63 Loi modifiant les diverses lois concernant la cité de Sainte-Cunégonde de Montréal [(1893) 56 Vict., c. 53 (Qué.)].

64 Loi refondant la charte de la cité de Lévis [(1930) 20 Geo. V, c. 111 (Qué.)].

65 Loi modifiant la charte de la ville de Montmagny [(1946) 10 Geo. VI, c. 71 (Qué.)].

discipline des cochers et des chauffeurs de taxi. On entre dans l'ère des taxis, mais on ne peut ignorer les cochers qui continuent de coexister avec eux.

Les taxis

La Commission des services publics de Québec est constituée en 1920⁶⁶. Elle a pour fonction de superviser les entreprises de service public que sont les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence du Québec et les compagnies de tramway. Elle décide, entre autres, de toute contestation qui s'élève sur une plainte à l'effet que les taux exigés sont déraisonnables ou que le service est inadéquat. Elle tranche les différends entre les compagnies et les municipalités qui résultent du fait de la construction de rails dans les rues d'une municipalité.

Un rôle additionnel est attribué à la Commission en 1926⁶⁷. En plus des entreprises de service public sur lesquelles elle a déjà compétence, elle est chargée de superviser également les entreprises offrant des services de transport de voyageurs ou de marchandises sur les chemins publics, à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournées, par autobus, taxi ou véhicule de livraison, à l'exception d'un autobus ou d'un taxi possédé par un hôtelier dont celui-ci se sert pour le seul transport des voyageurs qui patronisent son hôtel, entre cet hôtel et une gare ou un débarcadère, dans la même localité ou dans une localité voisine. De telles entreprises sont aussi des entreprises de service public.

Aucune entreprise de service public ne doit commencer son exploitation sans avoir au préalable obtenu l'approbation de la Commission. Celle-ci l'accorde lorsqu'elle estime, après enquête, que les services que veut offrir l'entreprise sont nécessaires ou utiles et avantageux pour le public. Tout exploitant d'une entreprise de service public doit transmettre à la Commission les listes de ses taux et prix ainsi que des copies de ses classifications, règles, pratiques et formules de contrat s'y rapportant. Il ne peut augmenter ses taux et prix ou modifier ses classifications, contrats, pratiques, règles et règlements de manière à augmenter ses taux et prix, de quelque manière que ce soit, sans en avoir au préalable obtenu l'autorisation de la Commission après qu'elle aura établi que cette augmentation est justifiée. Aucun exploitant d'une entreprise de service public ne peut cesser ou suspendre ses opérations, en tout ou en partie, sans en avoir au préalable obtenu la permission de la Commission.

La demande d'autorisation à la Commission doit indiquer le nombre de taxis dont le requérant entend se servir et en fournir la description, le poids et la capacité, indiquer le parcours et l'horaire qu'il entend suivre, les taux de péage qu'il entend exiger et les garanties qu'il offre au public pour l'indemniser des dommages qu'il peut causer. Il doit aussi fournir sur son état civil et sa solvabilité tous les renseignements que la

⁶⁶ Loi amendant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

⁶⁷ Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1926) 16 Geo. V, c. 16 (Qué.)].

Commission peut exiger. La Commission accorde son autorisation par une ordonnance qui spécifie le parcours et l'horaire à suivre, la description, le nombre, le poids et la capacité des taxis qui seront employés, les garanties à fournir et les taux de transport que le voiturier peut exiger. Cet horaire, ce parcours, ces garanties et ces taux ne peuvent ensuite être modifiés, et ces taxis ou ces véhicules de livraison ne peuvent être remplacés par le voiturier, à moins qu'il n'en ait obtenu la permission de la Commission. L'autorisation accordée demeure en vigueur tant qu'elle n'est pas révoquée ou modifiée par celle-ci.

Ce qu'il faut retenir de tout cela, c'est que la Commission a compétence sur le transport de voyageurs ou de marchandises par route en autant qu'il s'agisse d'un transport effectué à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournées. Ainsi, la plupart des taxis et des véhicules de livraison ne fonctionnent pas de cette façon et ne relèvent donc pas de la compétence de la Commission. Les municipalités continueront donc à occuper une place prépondérante quant au contrôle des cochers et des taxis dans leurs limites territoriales.

Des modifications sont apportées en 1929 pour soustraire de la compétence de la Commission des services publics de Québec certains types de transport⁶⁸. Ainsi, la Commission n'a pas compétence pour régir le transport de voyageurs par taxi lorsque ce transport est fait à tant pour la course ou à tant par jour ou à tant par tête quand la distance parcourue est de moins de 15 milles. On voit donc que la compétence de la Commission sur les taxis qui rétrécit encore davantage.

Une loi est adoptée en 1934 sur les tarifs que peuvent réclamer les voituriers publics dans certaines municipalités, à savoir dans les cités et les villes⁶⁹. Ces voituriers sont ceux qui offrent des services de taxi et ceux qui louent des véhicules de promenade. Chaque cité et chaque ville dont la population excède 30 000 âmes doit, dans les trois mois de l'entrée en vigueur de cette loi, établir et mettre en vigueur un tarif du prix des courses qu'un voiturier public peut exiger pour ses services. Une municipalité de moins de 30 000 âmes peut aussi établir un tel tarif, mais elle n'a pas l'obligation de le faire. Une municipalité qui établit un tel tarif doit, dans les 15 jours de son adoption, le soumettre à la Commission des services publics de Québec pour approbation. Celle-ci peut approuver le tarif; mais elle peut aussi diminuer ou augmenter le prix des courses. Il est alors interdit à un voiturier public concerné de charger un autre prix que celui qui a été fixé. Un tel tarif ne peut être remplacé ou modifié qu'en suivant le même processus que celui qui a mené à sa fixation.

Une municipalité qui, avant l'adoption de cette loi, avait déjà adopté un tel tarif doit aussi le soumettre pour approbation ou fixation par la Commission. Dans le cas où une cité ou

⁶⁸ Loi modifiant la Loi de la Commission des services publics de Québec [(1929) 19 Geo. V, c. 18 (Qué.)].

⁶⁹ Loi concernant l'adoption par les corporations municipales de cités et de villes de tarifs affectant certains voituriers publics [(1934) 24 Geo. V, c. 37 (Qué.)].

une ville tenue d'adopter un tel tarif omet de le faire, la Commission, à la demande de toute personne intéressée, fixe le tarif qui est applicable.

Une des exceptions à la compétence de la Commission sur le transport par taxi est modifiée en 1935⁷⁰. La Commission n'a pas compétence dans le cas du transport de voyageurs par taxi, à tant par tête, quand la distance parcourue est de moins de 15 milles, mais elle retrouve sa compétence lorsqu'un permis pour un service régulier d'autobus a été accordé pour ce parcours. En fait, l'autobus remplace tout simplement le taxi dans un tel cas en offrant ses services sur un parcours et à des horaires préétablis.

La loi sur la Commission des services publics de Québec est remplacée en 1939⁷¹. La Régie provinciale des transports et communications est instituée pour succéder aux pouvoirs et pour remplir les obligations de la Commission. La Régie est donc chargée de superviser les entreprises publiques de transport routier, dont le transport de voyageurs par autobus et par taxi et le transport par véhicule de livraison. Retenons qu'au sens de cette loi, ces entreprises sont des entreprises publiques. On ne parle pas ici d'entreprises détenues par des collectivités publiques.

Le légiste qui a rédigé cette loi était sûrement un adepte de la concision. Une première lecture nous a laissé l'impression que la nouvelle régie avait une compétence beaucoup plus étendue sur le transport par taxi que la Commission qu'elle remplace. La Régie a compétence sur les entreprises publiques «de transport routier par autobus, taxis et véhicules de livraison ». Aucune autre indication n'est donnée dans cette loi quant à la portée de cette compétence. La lecture de plusieurs dispositions relatives aux taxis dans plusieurs lois particulières relatives à des municipalités nous a fait comprendre que cette compétence était en fait aussi restreinte que ce qui existait auparavant. En fait, toute l'énigme réside dans l'emploi de l'expression de «transport routier». En fait, nous aurions dû lire la version anglaise de cette loi : le transport visé est «for highway transport by autobus, taxi or délivre car». Tout résidait donc dans l'usage des mots «routier» et «highway». On ne peut pas dire que ce choix lexicologique était des plus judicieux. Donc on ne vise pas le transport par taxi qui s'effectue dans les rues ou les avenues d'une municipalité, mais seulement sur les routes.

La nouvelle loi prévoit que les prix et taux exigés par un propriétaire d'une entreprise publique doivent être justes et raisonnables. La Régie peut, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée et après enquête, modifier les prix et taux exigés pour ses services par tout propriétaire d'une entreprise publique, de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix et taux que ceux fixés par l'ordonnance. La Régie peut en outre imposer au propriétaire d'une entreprise publique l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à

⁷⁰ Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1935) 25-26 Geo. V, c. 13 (Qué.)].

⁷¹ Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication [(1939) 3 Geo. VI, c. 16 (Qué.)].

améliorer ses services et elle peut réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de cette entreprise.

Nul ne peut commencer l'exploitation ou l'administration d'une entreprise publique en cette province à moins d'avoir obtenu de la Régie une autorisation à cette fin. L'autorisation doit indiquer les conditions que la Régie juge utiles ou nécessaires à la protection des droits et des intérêts du public en général. Tout propriétaire d'une entreprise publique doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour cesser ou interrompre ses opérations ou pour étendre ou modifier ses services. Cependant, ces dispositions relatives au début ou à la cessation d'une entreprise ne s'appliquent pas aux services de taxi, de transport scolaire ou de transport de matériaux de construction. Donc, aucune autorisation de la Régie n'est requise pour offrir des services de transport routier par taxi. Par contre, les autres dispositions de la loi sur la Régie s'appliquent à une telle entreprise de transport routier.

Dans l'exercice de son droit de surveillance des propriétaires d'une entreprise publique, la Régie peut rendre les ordonnances qu'elle juge nécessaires relativement à la qualité du service, à l'équipement, aux appareils, aux rapports à faire, aux règles, règlements, conditions et pratiques concernant les taux et prix et toutes autres matières de sa compétence.

La Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1940 par la Régie des services publics⁷². La Régie des services publics est un organisme d'arbitrage, de surveillance et de contrôle des services publics et des entreprises d'utilité publique. Elle assume toutes les obligations et exerce tous les pouvoirs prévus par la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication. La Régie des services publics a donc la même compétence à l'égard des entreprises de taxis, d'autobus et de véhicules de livraison que celle que possédait la Régie provinciale des transports et communications. Elle hérite également des pouvoirs d'approbation ou de fixation des tarifs des courses par taxi devant être établis par les municipalités visées par la loi de 1934.

La loi de 1940 sur la Régie des services publics est remplacée en 1945 par la Loi de la Régie provinciale des transports et communications⁷³. C'est donc dire que la Régie des services publics est abolie. Pour lui succéder, un organisme de surveillance et de contrôle de diverses entreprises publiques est constitué sous le nom de *Régie provinciale des transports et communications*. Ces entreprises sont celles qui sont énumérées dans la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication.

Cette loi de 1939 est modifiée en 1947⁷⁴. Tout propriétaire d'une entreprise publique qui est tenu d'obtenir l'autorisation de la Régie provinciale des transports et communications

⁷² Loi instituant la Régie des services publics [(1940) 4 Geo. VI, c. 11 (Qué.)].

⁷³ Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité [(1945) 9 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

⁷⁴ Loi concernant la Régie provinciale des transports et communications [(1947) 11 Geo. VI, c. 27 (Qué.)].

pour débiter ou cesser ses opérations doit, avant de commencer ses opérations et chaque fois que la Régie le requiert, déposer auprès d'elle la liste de ses prix ou taux, ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents de même nature et tous autres renseignements que la Régie peut exiger. Il est illégal pour un propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie. Ces modifications ne concernent pas les entreprises de transport par taxi, et encore moins celles, les plus nombreuses, qui demeurent assujetties à la réglementation municipale.

La Loi des cités et villes est modifiée en 1947 par l'ajout d'un pouvoir de réglementation⁷⁵. Le conseil municipal d'une cité ou d'une ville à laquelle cette loi s'applique peut obliger tout propriétaire de taxi à obtenir un permis annuel n'excédant pas 5 \$ par taxi et tout conducteur de taxi, autre que le propriétaire de la voiture, un permis annuel de 1 \$.

On revoit grandement la réglementation du transport routier en 1949⁷⁶. La Loi de la Régie provinciale des transports et communications de 1945 est remplacée par La Loi concernant le transport routier. Le titre anglais de cette loi est *An Act respecting the regulation of highway transportation*. Le mot «routier» apparaît à une seule autre occasion dans cette loi alors qu'il a une portée primordiale : la loi s'adresse sûrement à des initiés. Est instituée la Régie des transports qui succède à la Régie provinciale des transports et communications. La Régie a compétence sur les entreprises de transport par autobus, par taxis et par véhicules de livraison et sur les entreprises de location de véhicules. Tout comme dans la loi remplacée, les charretiers et les cochers sont totalement ignorés.

La Régie peut imposer aux propriétaires d'une entreprise de transport l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leur service et elle peut réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces entreprises. Dans l'exercice de son droit de surveillance sur les entreprises de transport, la Régie peut rendre des ordonnances sur la qualité du service, l'agencement des voitures, les accessoires et autres appareils, les parcours, rapports, conditions et pratiques suivies relativement aux prix, aux taux et sur toute autre matière de la compétence de la Régie.

On ne peut commencer l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes par taxi sans d'abord avoir obtenu l'autorisation de la Régie. Bien sûr, on parle toujours des taxis qui effectuent du «transport routier». L'autorisation indique les conditions qui lui sont rattachées. On ne peut cesser ou interrompre l'offre d'un tel service sans l'autorisation de la Régie. Ces dispositions sur le début et la cessation des opérations ne s'appliquent pas au transport par taxi à prix fixe pour une course ou par jour, au transport par taxi à prix fixe pour chaque voyageur quand la distance parcourue est de moins de 15 milles, pourvu qu'aucune autorisation n'ait été accordée, pour ce parcours, à une entreprise de transport par autobus. Elles ne s'appliquent pas non plus au transport effectué par un taxi

⁷⁵ Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1947) 11 Geo. VI, c. 59 (Qué.)].

⁷⁶ Loi concernant la réglementation du transport routier [(1949) 13 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

appartenant à un hôtelier, utilisé uniquement pour le transport des voyageurs fréquentant son hôtel, entre cet hôtel et une gare ou un débarcadère, dans la même localité ou dans une localité voisine, et au transport par un véhicule automobile utilisé, sous le contrôle de commissaires ou de syndicats d'écoles, uniquement pour le transport d'écoliers et d'instituteurs pour leur permettre de se rendre ou de revenir de leurs écoles. En fait, elle ne s'applique pas aux taxis «urbains».

La même année, soit toujours en 1949, une loi relative à la surveillance de certains services publics entre aussi en vigueur⁷⁷. Cette loi peut être citée sous le titre de *Loi des services publics*. Un nouvel organisme, la Régie des services publics, est chargé de son application. Cette loi s'applique aux «entreprises publiques» de transmission de messages télégraphiques ou téléphoniques par fil ou sans fil, aux entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemins de fer, tramway ou navigation, et aux entreprises de production, de transmission, de distribution ou de vente de gaz, de vapeur, d'eau, de chaleur, de lumière ou de force motrice.

Des modifications sont introduites en 1952 dans la Loi des cités et villes pour mieux outiller les conseils municipaux dans la gestion de l'industrie du taxi⁷⁸. Dorénavant, ils pourront déterminer le nombre maximum de taxis dans la municipalité, obliger tout propriétaire de taxi à obtenir un permis annuel n'excédant pas 25 \$ par taxi et obliger tout conducteur de taxi à obtenir un permis annuel n'excédant pas 5 \$. Les conseils municipaux pourront aussi décréter que tout propriétaire de taxi doit placer son permis dans sa voiture, à la vue des passagers.

Une première loi s'intéressant uniquement aux taxis entre en vigueur en 1956⁷⁹. Elle ne concerne pas tous les taxis, mais seulement ceux qui sont en service dans l'île de Montréal. Et, malgré toute disposition législative inconciliable, elle s'applique du 30 avril 1957 au 30 avril 1958 dans toute municipalité située sur l'île de Montréal. Dans ces municipalités, le taux de la taxe sur les propriétaires de taxi ne peut être augmenté. Le nombre de permis de taxi en service le 30 avril 1957 dans la cité de Montréal ne peut être augmenté. Dans les autres municipalités de l'île de Montréal, le nombre de permis ne peut excéder un permis par 400 personnes; cependant, dans les municipalités où l'on excède déjà cette équation, le nombre de permis demeure ce qu'il était. Ainsi, on assiste à un mouvement voulant que l'on doive limiter ou réduire le nombre de taxis. Les dispositions de cette loi de 1956 sont reconduites en 1958⁸⁰ et en 1959⁸¹.

Des modifications sont ensuite apportées à la Loi des cités et villes. Les municipalités régies par cette loi sont autorisées en 1960 à interdire aux taxis et aux autobus de

⁷⁷ Loi relative à la surveillance et au contrôle de certains services publics [(1949) 13 Geo. VI, c. 47 (Qué.)].

⁷⁸ Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1952) 15-16 Geo. VI, c. 51 (Qué.)].

⁷⁹ Loi concernant le service de taxis dans l'Île de Montréal [(1956) 5-6 Eliz. II, c. 66 (Qué.)].

⁸⁰ Loi modifiant la charte de la cité de Montréal [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 52 (Qué.)].

⁸¹ Loi modifiant la charte de la cité de Montréal et concernant La Corporation de Montréal Métropolitain [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 52 (Qué.)].

stationner ailleurs qu'aux endroits prévus à cette fin par règlement⁸². Elles peuvent, à partir de 1961, déterminer les conditions d'obtention et de révocation des permis de taxi, prescrire l'usage de taximètres d'un modèle approuvé par le conseil, en ordonner l'inspection, établir un tarif des taux pour les courses de taxi et imposer des peines à ceux qui refusent de payer le prix indiqué par le taximètre⁸³.

La Loi de la Régie des transports est modifiée en 1963 par l'ajout de dispositions⁸⁴. Dans toute municipalité située sur l'île de Montréal, le nombre des permis de taxi en vigueur ne peut, sans l'autorisation de la Régie accordée sur demande de la municipalité, excéder le nombre fixé par les dispositions en vigueur le 5 juillet 1963. La Régie peut faire enquête sur l'observance de cette interdiction, rendre toute ordonnance jugée utile pour en assurer l'application et décider quels permis doivent être annulés quand le nombre prescrit est excédé.

À compter de 1963, une municipalité régie par la Loi des cités et villes peut conclure avec toute autre municipalité une entente pour exercer en commun le pouvoir de déterminer le nombre maximum de taxis et décréter que les permis accordés par ces municipalités autorisent leur détenteur à exercer leur activité sur tout le territoire des municipalités ayant adhéré à l'entente⁸⁵. L'entente doit être conclue pour une période de trois ans et elle se renouvelle par périodes successives de trois ans à défaut d'avis écrit de six mois donné par l'une des municipalités partie à l'entente.

La Loi des transports⁸⁶ de 1972 est adoptée la même année que la Loi du ministère des Transports. Un organisme est institué sous le nom de *Commission des transports du Québec*. Contrairement à ses prédécesseurs, la Commission jouira de pouvoirs discrétionnaires moins étendus du fait qu'elle doit agir dans le cadre des règlements adoptés par le gouvernement. Elle délivre des permis de transport et fixe des taux et tarifs de transport.

Ces pouvoirs de réglementation du gouvernement sont pour le moins imposants. Ainsi, il peut déterminer la nature, les catégories ou le nombre minimum et maximum des permis de transport ainsi que des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport. Il peut fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats, à l'équipement, au financement et à la gestion des moyens ou systèmes de transport, ainsi qu'à l'établissement ou à la modification des circuits ou parcours. Il peut établir des mesures visant à faire respecter les impératifs pédagogiques et économiques reliés au transport des élèves et édicter des normes de sécurité.

Le gouvernement peut autoriser le ministre des Transports à payer aux transporteurs par véhicule-taxi, détenteurs d'un permis délivré en vertu d'un règlement municipal avant

82 Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1959-60) 8-9 Eliz. II, c. 76 (Qué.)].

83 Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1961) 9-10 Eliz. II, c. 84 (Qué.)].

84 Loi concernant les permis de taxi dans l'Île de Montréal [(1963) 11-12 Eliz. II, c. 16 (Qué.)].

85 Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1963) 11-12 Eliz. II, c. 45 (Qué.)].

86 Loi des transports [1972, c. 55 (Qué.)].

l'entrée en vigueur de cette loi, une compensation au montant établi par la Commission dans le cas où, après l'audition de la requête d'un tel transporteur, celle-ci refuse de lui accorder un permis analogue de transport par véhicule-taxi et que ce refus est uniquement motivé par une limitation du nombre de tels permis fixé par un règlement adopté en vertu de cette loi. Toutefois, c'est le gouvernement qui détermine les normes et les conditions relatives à la fixation par la Commission d'une telle compensation ainsi que le montant que ne peut excéder une telle compensation.

Malgré toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement. Le détenteur d'un permis doit fournir des services de transport aux conditions et par les moyens ou systèmes prescrits par les règlements applicables au permis qu'il détient. Il ne peut supprimer, réduire ou étendre les services de transport que son permis l'autorise à fournir, ni en modifier les conditions, sans l'autorisation préalable de la Commission. Un transporteur ne peut réclamer une rémunération pour laquelle existe un taux ou tarif fixé par la Commission que conformément aux taux et tarifs en vigueur.

La Loi des cités et villes et le Code municipal sont modifiés par l'abrogation des dispositions relatives aux matières qui sont désormais de la compétence de la Commission. La Loi de la Régie des transports est abrogée. Cependant, les ordonnances adoptées et les décisions prises par la Régie des transports en vertu de la Loi de la Régie des transports continuent d'être en vigueur jusqu'à ce qu'elles soient abrogées, remplacées ou modifiées par règlement du gouvernement ou par décision de la Commission selon la compétence qui leur est respectivement attribuée par cette loi. Les municipalités n'ont plus aucun rôle à jouer quant à l'émission de permis de taxi et à la fixation des taux des courses.

Les pouvoirs de réglementation du gouvernement en matière de transport se raffinent davantage en 1975⁸⁷. Ainsi, celui-ci peut déterminer la nature et les catégories de permis, fixer le nombre minimum et maximum de permis ou établir des normes permettant de déterminer le nombre minimum et maximum de permis et décréter les conditions auxquelles des personnes peuvent en obtenir et en être titulaires. Il peut créer et délimiter, ou autoriser la Commission, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, à créer et délimiter des divisions territoriales. Il peut fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats et aux connaissements dans le cas des transporteurs et prescrire les formules de tels devis, appels d'offres, contrats et connaissements et il peut prescrire la couverture minimum de toute police d'assurance-responsabilité civile ou autre garantie de solvabilité requise de tout transporteur.

À compter de 1981, le gouvernement peut, par règlement, décréter, à l'égard d'un service ou d'une division territoriale, que les taux et les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission, déterminer les modalités de cette procédure et les règles

⁸⁷ Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives [1975, c. 45 (Qué.)].

applicables à leur entrée en vigueur⁸⁸. Corollairement, la Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, maintenir, modifier ou révoquer, en tout ou en partie, les taux et les tarifs déposés, lesquels peuvent comporter soit un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum.

La nouvelle philosophie à l'effet qu'il revienne au gouvernement de fixer les orientations générales du transport rémunéré prend aussi de l'ampleur cette année-là⁸⁹. Qu'on en juge :

En outre des autres pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi, le gouvernement peut, par règlement :

a) établir des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de possession ou de location, de salubrité et de sécurité d'un moyen ou d'un système de transport qu'il indique;

b) créer et délimiter ou autoriser la Commission, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, à créer et délimiter des divisions territoriales;

c) déterminer les activités qui requièrent un permis, y prévoir des exceptions eu égard à des types de transporteurs, à des types de services, aux moyens ou systèmes de transport utilisés et au territoire couvert ou à la distance parcourue et édicter des conditions pour l'exercice de ces activités;

d) déterminer les classes et les catégories de permis, établir des normes permettant de déterminer le nombre minimum et maximum de permis et édicter les conditions auxquelles une personne peut obtenir et être titulaire d'un permis;

e) édicter des conditions de maintien, de cession et de transfert d'un permis au cas de cession de la propriété ou de changement de contrôle d'un moyen ou d'un système de transport et au cas d'une acquisition;

f) édicter les conditions et modalités applicables au renouvellement d'un permis et prévoir les cas où un permis peut être renouvelé par l'administrateur de la Commission;

g) fixer les exigences applicables à la gestion et au financement des moyens ou systèmes de transport, à l'équipement des transporteurs, à l'échange d'équipement, ainsi qu'à l'établissement ou à la modification des circuits ou des parcours des transporteurs;

h) décréter des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport, de tirage de remorque, de semi-remorque, de fardier ou de maison, de bureau ou d'usine sur roues, de location de véhicules et de courtage en transport;

i) décréter, à l'égard d'une activité, d'un service ou d'une division territoriale, que les taux et les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission, déterminer les modalités de cette procédure et les règles applicables à leur entrée en vigueur;

j) décréter, à l'égard des personnes qu'il détermine, la gratuité d'un service de transport;

m) fixer les exigences applicables à une estimation, à un contrat et à un connaissance dans le cas d'un transporteur;

n) déterminer les stipulations minimales que doit contenir le contrat d'un transporteur et prescrire la couverture minimale d'une police d'assurance-responsabilité civile ou d'une garantie de solvabilité requise d'un transporteur;

p) déterminer les normes et les conditions de création, de fonctionnement, de financement et de gestion d'une entreprise, d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de véhicules-taxis.

⁸⁸ Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 8 (Qué.)].

⁸⁹ Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 26 (Qué.)].

On voit donc que le transport privé rémunéré par taxi, autobus ou véhicules de livraison est de plus en plus réglementé. On crée cependant une exception en 1983⁹⁰. Cette loi sur les transports ne s'applique pas à une personne qui, lorsqu'elle se rend à son lieu de travail ou d'études ou en revient, transporte d'autres personnes pour leur permettre de se rendre à leur lieu de travail ou d'études ou d'en revenir, à la condition que la rémunération requise de celles-ci ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation du véhicule.

Cette année 1983 marque une année charnière pour l'industrie du taxi au Québec. Une nouvelle loi se consacre à en encadrer l'activité⁹¹. Cette loi s'applique au transport rémunéré de personnes au moyen d'une automobile. Elle ne s'applique pas cependant au covoiturage effectué pour se rendre au travail et aux études et pour en revenir, ni au transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu en autant que la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile, ni au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles.

Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de taxi. Pour effectuer un transport par taxi en qualité de chauffeur, une personne doit être titulaire, en plus du permis de conduire délivré en vertu du Code de la sécurité routière, du permis de chauffeur de taxi prescrit par règlement. Le transport par taxi doit être effectué avec l'automobile à laquelle le permis de taxi se rattache; celle-ci doit satisfaire aux exigences prescrites par règlement.

Le transport par taxi peut être privé ou collectif. Il est privé lorsque l'offre de transport faite à un client ou à un groupe comprend l'exclusivité du taxi pendant toute la course. Il est collectif lorsque l'offre de transport faite à un client comprend le partage réel ou éventuel du taxi avec d'autres passagers pendant la course. L'offre de transport privé et le transport qui en découle doivent satisfaire aux exigences prescrites par le règlement applicable dans le territoire pour lequel un permis de taxi a été délivré. Un transport collectif par taxi ne peut être offert que s'il est organisé par un organisme public de transport en commun, une municipalité ou un regroupement de municipalités qui autorise, par contrat, des titulaires de permis de taxi opérant dans son territoire à offrir en son nom ce type de transport ou s'il est autorisé par un règlement du gouvernement ou d'une autorité régionale. Par une autorité régionale, on vise la Communauté urbaine de Montréal, la Communauté urbaine de Québec, la Communauté régionale de l'Outaouais ou une municipalité régionale de comté.

Un permis de taxi est délivré pour une agglomération circonscrite par le gouvernement ou pour une région délimitée par la Commission des transports du Québec. Ce permis se rapporte à une automobile. Un permis de taxi autorise son titulaire à exploiter un

⁹⁰ Loi modifiant la Loi sur les transports [1983, c. 32 (Qué.)].

⁹¹ Loi sur le transport par taxi [1983, c. 46 (Qué.)].

transport par taxi ou à confier la garde et l'exploitation du taxi à un chauffeur. Un permis de taxi suffit à autoriser un transport de colis qui est effectué de la même manière et aux mêmes conditions que le transport privé par taxi.

La Commission des transports du Québec ne délivre des permis de taxi pour une agglomération que dans les cas prévus par règlement du gouvernement. Le permis de taxi est annuel. À moins de dispositions contraires dans un règlement, il expire le 31 mars de chaque année.

La Commission doit suspendre pour trois mois un permis de taxi qui a été exploité par une personne qui ne détient pas de permis de chauffeur de taxi. Elle doit aussi suspendre pour la même période tout permis de taxi dont le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une fraude reliée à l'exploitation du transport par taxi et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon.

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre des Transports, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou d'une personne intéressée, suspendre ou révoquer le permis de taxi lorsque le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon ou a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi depuis moins de cinq ans et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon ou supprime, réduit ou étend, sans autorisation de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir ou ne fournit pas un service de la qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre eu égard aux circonstances.

La Commission doit révoquer le permis si le taxi est exploité pendant une période de suspension imposée en vertu de la présente loi. La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou de toute personne intéressée, demander à la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée en violation de la présente loi ou d'un règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis. La Régie doit sans délai exécuter la demande de la Commission et elle ne peut remettre la plaque et le certificat d'immatriculation à l'ancien titulaire, ni lui en délivrer de nouveaux, qu'avec l'autorisation de la Commission.

La cession d'un taxi n'a pas pour effet de transférer le permis de taxi à moins que le cédant ou le cessionnaire de ce taxi n'obtienne de la Commission le transfert de ce permis. La Commission peut autoriser le transfert d'un permis de taxi si le cessionnaire satisfait aux exigences prescrites par règlement pour être titulaire d'un permis de taxi. Elle peut aussi, de son propre chef, à la demande du ministre ou de toute personne intéressée, suspendre ou révoquer un permis lorsque son titulaire est visé par une acquisition préjudiciable à l'intérêt public.

Pour obtenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi, une personne doit payer les droits annuels et satisfaire aux autres conditions prescrites par règlement. Dès que le nombre de points de pénalité inscrits au dossier d'un titulaire est égal ou supérieur à celui que prévoit un règlement du gouvernement ou de l'autorité régionale, le permis doit être révoqué et le droit d'en demander un nouveau est suspendu pour trois mois.

Le transport privé par taxi doit être effectué à un prix conforme aux taux et tarifs en vigueur dans le territoire pour lequel le permis de taxi est délivré. Toutefois, avec l'autorisation générale ou spéciale de l'organisme qui a fixé les taux et tarifs, il peut être effectué à un prix différent. Ce transport par taxi doit alors faire l'objet d'un contrat écrit. Les taux et tarifs applicables au transport privé doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé par taximètre, par odomètre, par zone ou par heure.

Le gouvernement jouit de pouvoirs de réglementation considérables :

60. Le gouvernement peut par règlement :

1° créer et délimiter des agglomérations;

2° établir des normes permettant de déterminer dans une agglomération ou dans une région le nombre maximum de permis et prévoir les cas où la Commission peut délivrer de nouveaux permis;

3° édicter les conditions pour être titulaire d'un permis, le nombre maximum de permis dont une personne peut être titulaire ainsi que les conditions et modalités applicables à la délivrance, au renouvellement, au transfert, à la modification, à la suspension et à la révocation des permis;

4° établir un système de points de pénalité d'après lequel un permis de taxi peut être suspendu;

5° fixer les droits payables pour délivrer ou renouveler un permis et changer ou répartir la date d'échéance des permis selon les titulaires de permis de taxi qu'il indique;

6° prévoir les conditions et modalités pour fournir un type de transport qu'il indique à l'extérieur du territoire pour lequel un permis est délivré;

7° établir les conditions ou les restrictions relatives à l'accès des taxis à un poste d'attente ou à la concession d'un tel poste sur les immeubles des établissements publics qu'il détermine;

8° établir des normes, des conditions ou des modalités de construction et d'entretien d'une automobile utilisée pour effectuer du transport par taxi;

9° fixer un droit particulier payable selon les modalités qu'il détermine par les titulaires de permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;

10° fixer un droit particulier payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;

11° désigner une personne pour percevoir les droits annuels payables pour le renouvellement des permis de taxi;

12° établir des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre;

13° prescrire les marques et les modèles d'automobile pouvant être utilisés pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique;

14° établir des normes, des conditions ou des modalités d'utilisation, de garde, de salubrité et d'identification d'une automobile utilisée pour effectuer du transport par taxi, prescrire l'équipement obligatoire ainsi que ses normes de construction et édicter, eu égard à des types de transport qu'il indique et le cas échéant pour le territoire qu'il indique, des normes, des conditions et des modalités particulières;

15° interdire ou normaliser l'affichage commercial sur un taxi;

16° édicter des normes, des conditions ou des modalités d'opération pour chaque type de transport qu'il indique aux endroits qu'il indique;

17° autoriser les titulaires de permis de taxi à effectuer les types de transport collectif qu'il indique aux endroits qu'il indique;

18° prescrire l'obligation d'être titulaire d'un permis pour exercer le métier de chauffeur de taxi, établir des catégories de ce permis, déterminer les conditions et les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension et de révocation de ce permis, en prescrire la forme et le contenu, prévoir pour quel territoire il est délivré, fixer les droits exigibles pour sa délivrance et son renouvellement, habiliter une personne à le délivrer et prescrire l'affichage;

19° établir un système de points de pénalité d'après lequel un permis de chauffeur est révoqué;

20° prescrire les règles d'éthique des chauffeurs de taxi;

21° autoriser moyennant l'obtention d'un permis une entreprise, une association ou un organisme à fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi et en déterminer les normes et les conditions de création, de fonctionnement, de financement et de gestion;

22° déterminer les stipulations minimales que doit contenir un contrat écrit de transport par taxi et en prescrire la formule;

23° prescrire des normes de taux et de tarifs pour chaque type de transport qu'il indique ainsi que l'obligation d'afficher les taux en vigueur dans le taxi;

24° prescrire l'obligation de fournir sur demande un reçu codé pour toute course effectuée ainsi que la forme et la teneur de ce reçu;

25° déterminer parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article celles dont la violation est punissable aux termes de l'article qui prévoit la pénalité applicable lorsqu'il n'existe aucune pénalité particulière pour une infraction à une disposition de cette loi.

Certains des règlements adoptés en vertu de cet article cessent de s'appliquer aux titulaires de permis de taxi dont le territoire d'opération se trouve sur le territoire d'une autorité régionale qui a fait entrer en vigueur un règlement adopté pour remplacer un règlement du gouvernement.

Outre les pouvoirs que le gouvernement peut lui déléguer, une autorité régionale possède plusieurs pouvoirs de réglementation. Elle peut :

1° établir des normes, des conditions ou des modalités d'utilisation, de garde, de salubrité et d'identification d'une automobile utilisée pour effectuer du transport par taxi, prescrire l'équipement obligatoire ainsi que ses normes de construction, et édicter, eu égard à des types de transport qu'elle indique et le cas échéant pour le territoire qu'elle indique, des normes, des conditions, des modalités et des prescriptions particulières;

2° interdire ou normaliser l'affichage commercial sur un taxi;

3° édicter des normes, des conditions ou des modalités d'opération pour chaque type de transport qu'elle indique aux endroits qu'elle indique;

4° autoriser les titulaires de permis de taxi à effectuer les types de transport collectif qu'elle indique aux endroits qu'elle indique;

5° prescrire l'obligation d'être titulaire d'un permis pour exercer le métier de chauffeur de taxi, établir des catégories de ce permis, déterminer les conditions et les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension et de révocation de ce permis, en prescrire la forme et le contenu, prévoir pour quel territoire il est délivré, fixer les droits exigibles pour sa délivrance et son renouvellement, habiliter une personne à le délivrer et en prescrire l'affichage;

6° établir un système de points de pénalité d'après lequel un permis de chauffeur est révoqué;

7° prescrire les règles d'éthique des chauffeurs de taxi;

8° autoriser moyennant l'obtention d'un permis une entreprise, une association ou un organisme à fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi et en déterminer les normes et les conditions de création, de fonctionnement, de financement et de gestion;

9° déterminer les stipulations minimales que doit contenir un contrat écrit de transport par taxi et en prescrire la formule;

- 10° fixer les taux et tarifs pour chaque type de transport qu'elle indique, prescrire l'obligation d'afficher les taux en vigueur dans le taxi;
- 11° autoriser généralement ou spécialement les titulaires de permis de taxi à effectuer un transport par taxi à un prix différent des taux et tarifs en vigueur dans l'exécution d'un contrat écrit;
- 12° prescrire l'obligation de fournir sur demande un reçu codé pour toute course effectuée ainsi que la forme et la teneur de ce reçu;
- 13° déterminer parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article celles dont la violation est punissable d'une amende de 50 \$ à 1 000 \$ et des frais.

La Commission des transports du Québec peut, dans le cadre des règlements, délivrer, renouveler, transférer, restreindre, suspendre et révoquer un permis de taxi; créer et délimiter des régions, non comprises dans une agglomération, à l'intérieur du territoire d'une autorité régionale; fixer des taux et des tarifs pour chaque type de transport qu'elle indique, lesquels peuvent comporter soit un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum; autoriser généralement ou spécialement les titulaires de permis de taxi à effectuer un transport par taxi à un prix différent des taux et tarifs en vigueur dans l'exécution d'un contrat écrit.

Les décisions rendues par la Commission en vertu de cette loi sont sujettes aux mêmes règles de révision et d'appel que celles qui sont rendues en vertu de la Loi sur les transports. Dans toute poursuite, un transport de personnes par automobile est réputé rémunéré, sauf preuve contraire.

La loi de 1934 sur les tarifs de taxi dans certaines municipalités est abrogée. La Loi sur les cités et villes et le Code municipal sont modifiés pour soustraire aux municipalités leur compétence sur le transport par taxi. La Loi sur les transports est aussi modifiée pour soustraire de son application le transport par taxi : en effet, celui-ci est dorénavant régi par cette loi sur les taxis.

Des modifications sont apportées en 1987 à la Loi sur le transport par taxi⁹². En plus de devoir être exploité dans le territoire pour lequel le permis est émis, le transport par taxi peut aussi être effectué sur un autre territoire pour lequel aucun permis n'est délivré. Le permis de chauffeur de taxi doit contenir une photographie du titulaire, prise par la Régie de l'assurance automobile du Québec ou l'autorité régionale, selon le cas, porter un numéro et renfermer toute autre information déterminée par règlement.

Les taux et tarifs applicables au transport privé doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé par taximètre, par zone ou par heure et fractions d'heure. Cependant, les taux et tarifs applicables à un transport privé effectué par le titulaire d'un permis de taxi dans la région pour laquelle le permis est délivré peuvent aussi être fixés de façon à ce que le prix de la course puisse être calculé par odomètre. Le chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément aux taux et tarifs, des frais qui ne sont pas prévus par règlement du gouvernement.

Le gouvernement peut par règlement prohiber, sur les immeubles des établissements publics qu'il détermine, la concession d'un droit d'accès exclusif à un poste d'attente ou

92 Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi [1987, c. 26 (Qué.)].

d'un droit d'installation d'une ligne téléphonique directe exclusive ou établir les conditions ou les restrictions concernant une telle concession. Il peut prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit y être installé. Il peut établir des catégories de permis de chauffeur de taxi, déterminer les conditions et les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension et de révocation de ce permis, en prescrire la forme et le contenu et déterminer les territoires qui ne correspondent pas à celui d'une autorité régionale pour la délivrance d'un tel permis.

D'autres changements sont apportés en 1990 à la Loi sur le transport par taxi⁹³. Il est alors prévu que la Commission des transports du Québec doit suspendre pour trois mois le permis de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable de conduire un taxi sans permis de chauffeur de taxi et qui n'en a pas obtenu le pardon ou qui a confié la garde et l'exploitation de son taxi à une personne non titulaire d'un permis de chauffeur de taxi. En cas de récidive, cette suspension est de six mois. En cas de récidive additionnelle, la Commission doit révoquer le permis de taxi.

La Commission doit pareillement suspendre ou révoquer, selon le cas, tout permis de taxi dont le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi a été déclaré coupable d'une fraude liée à l'exploitation du transport par taxi et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon.

Pour obtenir un permis de chauffeur de taxi, une personne doit satisfaire aux conditions prescrites par règlement du gouvernement ou de l'autorité régionale, selon le cas, réussir un examen dont les formalités, les modalités et le contenu sont établis par la Société de l'assurance automobile du Québec ou par l'autorité régionale qui délivre le permis et ne pas avoir été déclarée coupable, depuis au moins cinq ans, d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un service de transport par taxi et pour lequel elle n'a pas obtenu de pardon.

Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son permis de chauffeur de taxi, celui-ci est révoqué et le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit en ordonner la confiscation pour qu'il soit remis à la Société de l'assurance automobile du Québec ou à l'autorité régionale qui l'a délivré, selon le cas.

Le pouvoir du gouvernement d'établir des normes permettant de déterminer dans une agglomération ou dans une région le nombre maximum de permis est modifié : il peut dorénavant déterminer pour chaque agglomération ou région qu'il indique les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis qui peuvent être délivrés. En plus d'établir les normes d'utilisation et d'entretien des taximètres, le gouvernement peut prescrire l'obligation de faire vérifier et sceller un taximètre aux périodes qu'il indique. Il peut aussi prescrire, pour le territoire qu'il indique, l'obligation pour toute personne qui aspire à devenir titulaire d'un permis de chauffeur de taxi d'assister à un cours de formation, déterminer le contenu d'un tel cours, en prévoir les modalités, les formalités et les frais et habiliter une personne à dispenser ce cours. Des changements sont apportés par concordance aux pouvoirs de réglementation des autorités régionales.

93 Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi [1990.c. 82 (Qué.)].

La Commission des transports du Québec peut procéder à la vérification et au scellage des taximètres ou autoriser, pour le territoire qu'elle détermine, une personne à le faire en son nom et fixer les frais exigibles.

Les pouvoirs de réglementation du gouvernement sont modifiés et augmentés en 1993⁹⁴. Celui-ci peut prescrire les marques, les modèles et l'âge maximal ou minimal de fabrication des automobiles pouvant être utilisées pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique. Il peut prescrire, pour le territoire qu'il indique, l'obligation pour tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, préalablement au renouvellement de son permis de chauffeur de taxi, d'assister à un cours de formation, déterminer le contenu du cours, en prévoir les modalités, les formalités et habiliter une personne à dispenser ce cours : une autorité régionale est aussi dotée d'un tel pouvoir. Une autorité régionale peut prescrire les régions dans lesquelles un taxi doit être équipé d'un taximètre.

Les pouvoirs de la Commission sont aussi modifiés à cette occasion. Celle-ci peut délivrer un permis de taxi spécialisé restreint autorisant un transport rémunéré de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles à toute personne qui en fait la demande et qui satisfait aux conditions établies par règlement du gouvernement. Ce permis se rapporte à une automobile et est délivré pour tout le territoire du Québec. Celui qui conduit un tel véhicule n'est pas requis de se munir d'un permis de chauffeur de taxi.

La Commission peut aussi délivrer un permis de taxi spécialisé restreint autorisant un transport rémunéré de personnes par automobile antique à toute personne qui en fait la demande et qui satisfait aux conditions établies par règlement du gouvernement. Ce permis se rapporte à une automobile et est délivré pour tout le territoire du Québec. Là encore, un permis de chauffeur de taxi n'est pas requis.

À partir de 1998⁹⁵, la Commission fixe, par règlement, des tarifs en matière de services de transport privé par taxi, tarifs qui peuvent varier d'un territoire à l'autre. Les tarifs de la Commission ne s'appliquent pas sur le territoire d'une autorité régionale lorsque cette dernière a elle-même fixé des tarifs. De plus, le gouvernement a la faculté de restreindre les pouvoirs de tarification de la Commission.

La Loi sur le transport par taxi est remplacée en 2001 par la Loi concernant les services de transport par taxi⁹⁶. La nouvelle loi établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre plus particulièrement les services de transport par taxi, y compris ceux de limousine et de limousine de grand luxe, afin d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts et d'établir certaines règles particulières applicables aux activités des intermédiaires en services de transport par taxi. Un intermédiaire en services de transport par taxi est une personne qui fournit

⁹⁴ Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi [1993, c. 12 (Qué.)].

⁹⁵ Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi sur le transport par taxi [1998, c. 8 (Qué.)].

⁹⁶ Loi concernant les services de transport par taxi [2001, c. 15 (Qué.)].

aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature.

Cette loi ne s'applique pas au covoiturage effectué pour se rendre au travail ou aux études et en revenir, ni au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant au sein d'un organisme humanitaire, ni au transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles ainsi qu'au transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans lorsque de telles automobiles sont inspectées mécaniquement au moins une fois par année.

Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. Un permis de propriétaire de taxi autorise son titulaire à posséder un taxi, une limousine ou une limousine de grand luxe et, soit à exploiter personnellement cette automobile, s'il est par ailleurs titulaire d'un permis de chauffeur de taxi, soit à en confier l'exploitation ou la garde à un titulaire de permis de chauffeur de taxi par suite d'un contrat de location ou d'un contrat de travail prévoyant une rémunération par salaire ou par commission. Il autorise le transport privé des personnes et le transport collectif de personnes.

Par «transport privé», on entend un transport dont l'exclusivité de la course est réservée à un client et aux personnes qu'il désigne. Le transport collectif ne peut être offert par un titulaire de permis de propriétaire de taxi que s'il est lié par contrat avec une autorité municipale ou supramunicipale. Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ne peut utiliser que des automobiles qui satisfont aux exigences réglementaires applicables à la catégorie de services que la Commission des transports du Québec l'a autorisé à offrir. Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi qui remplace son automobile doit faire enregistrer cette substitution à la Commission avant d'utiliser cette automobile.

Le permis de propriétaire de taxi est délivré pour desservir une agglomération délimitée par la Commission. Il permet de plus à son titulaire d'offrir des services de transport par taxi sur un territoire pour lequel aucun autre permis n'est délivré ainsi que sur tout autre territoire lorsque, dans ce cas, le point d'origine ou la destination de la course est situé dans l'agglomération de desserte identifiée par le permis.

Dans le cadre de la réglementation adoptée par le gouvernement, la Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération. Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées. La Commission peut fixer des conditions et des restrictions particulières applicables au maintien d'un permis de propriétaire de taxi qu'elle délivre.

Le gouvernement peut, par décret, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission selon les services qu'il identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'il détermine. Ce nombre maximal doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des

titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions que le gouvernement détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation.

À compter du 15 novembre 2000, un permis de propriétaire de taxi ne peut être délivré pour une période qui excède cinq ans. Il ne peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été délivré.

La Commission peut autoriser un titulaire de permis de propriétaire de taxi à spécialiser ses services de transport par taxi et à exploiter tels services sur l'ensemble du territoire du Québec, en autant qu'une course origine ou se termine dans le territoire de l'autorité supramunicipale que son permis de propriétaire de taxi l'autorise à desservir. Le gouvernement détermine par décret les autorités supramunicipales concernées ainsi que les catégories de services de transport pouvant être reconnues à des fins de spécialisation.

Le gouvernement peut aussi déterminer par décret les autorités municipales ou supramunicipales qu'il autorise à exercer des pouvoirs de réglementation et de contrôle du transport par taxi qu'il indique. L'organisme connu sous le nom de «Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal» a compétence pour exercer tout pouvoir dont la présente loi autorise la délégation à une autorité municipale ou supramunicipale.

Un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi peut offrir sur son territoire de desserte des services de transport par taxi comparables à des services spécialisés de transport par taxi, en autant qu'aucun propriétaire de permis de taxi n'ait été autorisé à offrir de tels services pour ce territoire.

Tout permis de propriétaire de taxi expire le 31 mars de chaque année. Il peut être renouvelé sur paiement des droits annuels.

La Commission ne peut délivrer et elle doit révoquer un permis de propriétaire de taxi lorsqu'une personne a été déclarée coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un permis de transport par taxi. Elle peut faire de même ou suspendre un permis de propriétaire de taxi de celui qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant les infractions d'ordre sexuel, les actes contraires aux bonnes mœurs, l'inconduite, les infractions contre la personne et la réputation, la prostitution, les maisons de débauche, le vol qualifié, l'extorsion, l'escroquerie, le faux, la fraude, l'intimidation, les méfaits, y compris les tentatives et la complicité ainsi que d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant le trafic de stupéfiants, leur importation ou leur exportation et la culture de pavot et de chanvre indien.

Une personne dont le permis de propriétaire de taxi est ainsi révoqué ne peut en obtenir un autre avant que ne se soit écoulé un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité. Un permis de propriétaire de taxi délivré le ou après le 15 novembre 2000 ne peut être ni cédé, ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt. Sur autorisation donnée par la Commission, un permis de propriétaire de taxi délivré avant le

15 novembre 2000 peut être cédé ou transféré à un nouvel acquéreur, à un créancier hypothécaire ou à un héritier qui remplit les conditions prévues par règlement, dont celle du paiement des droits.

Le permis de chauffeur de taxi autorise son titulaire à exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe en conduisant une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi. Il ne peut être délivré qu'à un titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière. Le permis de chauffeur de taxi est délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec ou, en cas de délégation faite par décret du gouvernement, par l'autorité municipale ou supramunicipale concernée.

Pour obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi, une personne doit réussir un examen portant sur les connaissances requises et dont les formalités, les modalités et le contenu sont établis par la Société ou, le cas échéant, une autorité municipale ou supramunicipale; la réussite d'un tel examen est valable pour tout renouvellement subséquent de son permis de chauffeur de taxi. Cette personne ne doit pas avoir été déclarée coupable, au cours des cinq dernières années, d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un service de transport par taxi ni avoir été déclarée coupable, au cours des cinq dernières années, d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant les infractions d'ordre sexuel, les actes contraires aux bonnes mœurs, l'inconduite, les infractions contre la personne et la réputation, la prostitution, les maisons de débauche, le vol qualifié, l'extorsion, l'escroquerie, le faux, la fraude, l'intimidation, les méfaits, y compris les tentatives et la complicité ou d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant le trafic de stupéfiants, leur importation ou leur exportation et la culture de pavot et de chanvre indien. Une personne déclarée coupable d'une telle infraction ou d'un tel acte criminel ne peut obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi avant que ne se soit écoulé un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité.

Le permis de chauffeur de taxi doit contenir une photographie du titulaire prise par la Société ou, le cas échéant, par l'autorité municipale ou supramunicipale, porter un numéro et contenir les autres renseignements déterminés par règlement.

La Commission des transports du Québec délivre un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi à toute personne qui entend agir à titre d'intermédiaire dans une agglomération située sur un territoire déterminé par décret, si cette personne remplit les conditions prévues par règlement. Un tel permis peut être assorti de conditions et de restrictions particulières. Le gouvernement peut par décret déléguer à toute autorité municipale ou supramunicipale qu'il indique l'exercice de ces pouvoirs. Il est interdit de fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature à une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ou d'un permis de chauffeur de taxi.

Tout chauffeur d'un taxi, d'une limousine et d'une limousine de grand luxe doit, selon les normes établies par règlement, remplir, tenir à jour et conserver à bord un rapport de

vérification de l'automobile qu'il conduit. Il doit effectuer une vérification de l'automobile avant le départ et noter dans ce rapport ses observations à l'égard de son état mécanique et de sa propreté. Un chauffeur ne peut avoir en sa possession qu'un seul rapport de vérification pour cette automobile. Lorsque le chauffeur n'est pas le titulaire du permis de propriétaire de taxi, il doit sans délai informer ce dernier de toute défectuosité notée et lui transmettre copie du rapport de vérification de l'automobile. Tout chauffeur qui constate après le départ une défectuosité mécanique doit également en faire rapport sans délai au titulaire du permis de propriétaire de taxi selon la forme et la teneur déterminées par règlement.

Tout titulaire de permis de propriétaire de taxi doit maintenir, selon le cas, son taxi, sa limousine ou sa limousine de grand luxe en bon état et respecter les normes de construction, d'identification ainsi que d'entretien mécanique de telles automobiles et leurs équipements obligatoires et s'assurer de sa vérification mécanique selon les conditions déterminées par règlement ou en vertu du Code de la sécurité routière. Le chauffeur d'un taxi, d'une limousine ou d'une limousine de grand luxe est, par ailleurs, tenu de veiller au bon état de propreté de l'automobile, tant de la carrosserie que de l'habitacle, et au bon fonctionnement des équipements dont, le cas échéant, le taximètre et le lanternon.

La Commission fixe, à la suite d'une audience publique, les tarifs en matière de services de transport par taxi. Ces tarifs peuvent varier d'une agglomération à l'autre et selon qu'il s'agit de services spécialisés de transport par taxi. Dans ce dernier cas, la Commission peut également, à la suite d'une audience particulière, fixer des tarifs qui peuvent varier selon les demandes de certains titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés.

Les tarifs de la Commission applicables au transport par taxi doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé selon l'un ou plusieurs des modes suivants : par taximètre, par zone, par heure et fractions d'heure, par odomètre ou par tout autre mode déterminé par règlement. Un service de transport collectif par taxi ne peut être effectué qu'au prix prévu par règlement ou par le contrat qui l'autorise en fonction des parcours et des services qui y sont prévus.

Un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément aux tarifs, des frais autres que ceux prévus par règlement. Le client d'un service de transport par taxi qui refuse de payer le prix de la course et, le cas échéant, les frais doit, à la demande d'un agent de la paix, s'identifier aux fins d'un recours civil.

La Commission des transports du Québec peut, pour l'application de cette loi, prendre avec diligence l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

- 1° délivrer, renouveler, transférer, restreindre, modifier, suspendre ou révoquer un permis de propriétaire de taxi;
- 2° autoriser un titulaire de permis de propriétaire de taxi à spécialiser ses services de transport par taxi, pour n'offrir que des services de limousine, de limousine de grand luxe ou tout autre service spécialisé autorisé par la présente loi et ses règlements, ou à délaisser telle spécialisation;

- 3° délivrer, renouveler, restreindre, modifier, suspendre ou révoquer un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi;
- 4° créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations, à l'intérieur du territoire d'une autorité municipale ou supramunicipale selon les critères et facteurs que détermine le gouvernement;
- 5° imposer l'obligation d'apposer sur tout taxi, limousine ou limousine de grand luxe, à l'endroit qu'elle prescrit, une vignette d'identification selon la forme et la teneur qu'elle détermine par règlement, afin d'identifier le titulaire du permis de propriétaire de taxi, le territoire et les services spécialisés qu'il est autorisé à offrir, et fixer par règlement les frais d'obtention et de renouvellement d'une telle vignette;
- 6° procéder à la vérification et au scellage des taximètres ou autoriser, pour le territoire qu'elle détermine, une personne à le faire en son nom et fixer les frais exigibles;
- 7° déterminer des territoires pour lesquels un taxi n'est pas tenu d'être équipé d'un taximètre;
- 8° modifier le territoire de desserte pour lequel un permis de propriétaire de taxi a été délivré de manière à tenir compte de toute modification du territoire d'une agglomération ou de manière à ce que le territoire de desserte de ce permis corresponde, à compter de la date qu'elle fixe, à un territoire délimité en vertu du paragraphe 4°;
- 9° imposer à tous ou à certains titulaires de permis de propriétaire de taxi des conditions particulières ou restrictions notamment quant à la qualification de leurs chauffeurs;
- 10° lorsqu'elle l'estime nécessaire pour l'intérêt public, nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais du titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi fournissant des services de répartition d'appels, un administrateur qui pourra exercer seul les pouvoirs du conseil d'administration de l'entreprise;
- 11° nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais de la personne visée, un surveillant qui lui fera rapport sur les services de répartition d'appels de tout taxi, limousine ou limousine de grand luxe;
- 12° prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable.

Toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec par la personne qui y est visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Encore une fois, le gouvernement possède de multiples pouvoirs de réglementation qu'il serait oisif de déclinier. Mentionnons néanmoins qu'il peut déterminer, selon les catégories d'automobile, les exigences ainsi que les normes d'entretien mécanique applicables et prévoir les conditions de la vérification mécanique. Il peut, ce faisant, limiter l'utilisation d'une automobile à certains services de transport selon les normes de construction, d'entretien, d'utilisation, de garde, de salubrité et d'identification établies pour une telle automobile. Il peut prescrire les seuls marques et modèles d'automobile pouvant être attachées à un permis de propriétaire de taxi ainsi que leur âge maximal ou minimal de fabrication. Il peut aussi prohiber ou rendre obligatoire l'installation et le maintien d'équipements. Il peut établir, pour les agglomérations qu'il indique des conditions, y compris des normes et des modalités, de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre, prescrire l'obligation de le faire vérifier et sceller aux périodes qu'il indique et prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit être installé. Le cas échéant, il peut préciser les normes de construction et l'étendue des fonctions des équipements et appareils qu'il indique et édicter des exceptions eu égard aux services de transport et aux territoires qu'il indique.

Le gouvernement peut déléguer à une autorité municipale ou supramunicipale l'exercice de certains pouvoirs qui lui sont attribués. Dans un tel cas, un règlement adopté par une

autorité habilitée remplace, sur le territoire de compétence de cette autorité, un règlement au même effet édicté par le gouvernement, sauf si tel règlement vise un taximètre. Il est toujours prévu dans cette nouvelle loi sur les taxis que, dans toute poursuite, un transport de personnes par automobile est réputé rémunéré, sauf preuve contraire.

Des modifications sont apportées en 2002 à la loi sur les services de transport par taxi⁹⁷. Pour obtenir la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi, il faut non seulement ne pas avoir été déclaré coupable de certains actes ou infractions criminels, mais il ne faut pas non plus avoir été, durant une telle période, mis en accusation pour un de ces actes ou infractions. La même règle s'applique à la délivrance d'un permis de chauffeur de taxi.

Le «Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal» devient le «Bureau du taxi de la Ville de Montréal».

Lorsqu'il est prescrit que, pour obtenir ou conserver un permis de chauffeur de taxi, il faut suivre un cours de formation sur les connaissances toponymiques et géographiques requises pour exercer le métier de chauffeur de taxi, il faut aussi réussir l'examen portant sur ce cours. Une personne qui échoue a le droit de se présenter à un nouvel examen dans les 30 jours de la date à laquelle ses résultats lui ont été communiqués. En cas de second échec, elle doit reprendre ce cours de formation.

Une autre modification fait en sorte que tout corps de police du Québec, à la demande d'une personne qui désire obtenir un permis de chauffeur de taxi, est tenu de lui fournir, dans les cas et selon les conditions déterminés par règlement, un certificat de recherche démontrant ou non qu'elle a ou n'a pas été déclarée coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un permis de transport par taxi. La vérification doit aussi porter sur toute inconduite à caractère sexuel, omission de fournir les choses nécessaires à la vie et conduite criminelle d'un véhicule à moteur, sur tout comportement violent, acte de négligence criminelle et de fraude ainsi que sur tout vol, incendie criminel et délit relatif aux drogues et aux stupéfiants.

Le gouvernement peut donc par règlement déterminer les cas et les conditions selon lesquels un certificat, émis par un corps policier du Québec, doit être fourni, la forme de ce certificat, les renseignements qu'il doit contenir ainsi que le moment où il doit être remis et déterminer les agglomérations où une personne doit présenter un tel certificat pour l'obtention ou le renouvellement d'un permis de propriétaire de taxi ou de chauffeur de taxi.

Un nouveau type de transport s'ajoute en 2009 à ceux auxquels cette loi ne s'applique pas⁹⁸. Il s'agit du transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété, en autant que l'automobile de la personne transportée soit aussi ramenée par la même occasion et que le service de raccompagnement soit sans intention de faire un gain pécuniaire.

97 Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi [2002, c. 49 (Qué.)].

98 Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi [2009, c. 17 (Qué.)].

Ce n'est plus le gouvernement qui fixe par décret le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi qui peuvent être délivrés par la Commission des transports du Québec pour chaque agglomération. La Commission peut, par règlement, pour chaque agglomération qu'elle indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés selon les services qu'elle identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'elle détermine. Ce nombre, selon son appréciation, doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions qu'elle détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation. Un tel règlement ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés.

Le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, au plus tard le cent quatre-vingtième jour qui suit celui de la date d'émission de son permis, soumettre pour approbation à la Commission un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les propriétaires et les chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services. Toute modification apportée au règlement par le titulaire du permis doit être soumise pour approbation à la Commission.

La Commission peut refuser d'émettre ou suspendre ou révoquer le permis d'un intermédiaire en services de transport par taxi qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel commis à l'occasion de l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi ou d'une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi ou d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel ayant un lien avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour exploiter une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi.

Elle peut également suspendre ou révoquer le permis d'un intermédiaire en services de transport par taxi ou lui imposer des conditions pour le maintien de son permis si elle estime que ses pratiques compromettent la sécurité des usagers, s'il fait défaut d'adopter, de soumettre pour approbation à la Commission ou d'appliquer le règlement régissant les personnes qu'il dessert ou s'il fait défaut de respecter les dispositions d'un règlement pris en vertu de la présente loi, notamment celles relatives aux heures de service, à la cueillette et à la conservation de renseignements, à l'adoption d'un règlement intérieur, au comportement et à l'éthique ou aux services aux personnes handicapées ou s'il refuse de se soumettre à une inspection ou nuit au travail d'une personne autorisée par la loi à effectuer une telle inspection.

Après enquête, la Commission peut, lorsqu'elle constate qu'un titulaire de permis de chauffeur de taxi réclame pour une course un tarif supérieur à celui qu'elle a fixé, ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec ou à l'autorité supramunicipale ou municipale de suspendre, pour la période qu'elle détermine, le permis de chauffeur de taxi de cette personne. La Société ou une autorité doit suspendre le permis de chauffeur de taxi d'un titulaire dès la réception d'un avis de suspension de la Commission.

Le gouvernement peut, par règlement, prévoir les dispositions minimales que doit contenir le règlement sur le comportement et l'éthique que doit soumettre pour approbation à la Commission le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

La charte de la ville de Montréal est modifiée en 2012⁹⁹. La ville peut demander la constitution d'un organisme à but non lucratif destiné à l'exercice de sa compétence en matière de contrôle du transport par taxi. Cet organisme peut œuvrer au développement de l'industrie du transport par taxi, notamment par le biais de programmes de subventions et à la concertation de ses divers acteurs. Il encadre le transport par taxi et contribue à l'amélioration des compétences des chauffeurs et de la sécurité des chauffeurs et des usagers.

À compter de 2015, le ministre des Transports peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, à améliorer ou à définir des normes applicables en telle matière¹⁰⁰. Il peut également, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de cette loi ou partenaire d'affaires d'un tel titulaire, à offrir des services de transport par taxi selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par cette loi et ses règlements, dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts ou de favoriser le développement de l'industrie du transport par taxi, le tout en respectant les règles applicables en matière de protection de la vie privée.

Ces projets pilotes sont établis pour une durée maximale de deux ans que le ministre peut prolonger d'au plus un an. Le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin. Il peut également déterminer, parmi les dispositions du projet pilote, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant. Ce montant ne peut être inférieur à 200 \$ ni supérieur à 3 000 \$. Le ministre doit informer 45 jours avant la mise en œuvre d'un projet pilote la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi.

Plusieurs modifications sont apportées en 2016 à la loi sur les services de transport par taxi¹⁰¹. On vient d'abord encadrer d'une façon beaucoup plus précise les services rémunérés de transport de personnes qui ne constituent pas des services de transport par taxi. À titre d'exemple, ne constitue pas un tel service de transport par taxi le covoiturage lorsque le conducteur décide de la destination finale et que la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace et que ce transport est offert moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci et dont le montant

⁹⁹ Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal [2012, c. 21 (Qué.)].

¹⁰⁰ Loi modifiant certaines dispositions législatives concernant principalement le transport collectif [2015, c. 16 (Qué.)].

¹⁰¹ Loi modifiant certaines dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi [2016, c. 22 (Qué.)].

total n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme pour l'utilisation de son véhicule personnel.

Quant au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien ou d'accompagnement, le transport ne peut être offert que moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci qui ont été fixés par le conseil d'administration de l'organisme et dont le montant total n'excède pas celui déterminé par règlement du gouvernement. Le ministre des Transports rend public, sur le site Internet de son ministère, le montant de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme pour l'utilisation de son véhicule personnel, lequel montant est déterminé par règlement du gouvernement.

D'autres exceptions s'ajoutent. Ne constituent pas non plus des services de transport par taxi le transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien ou d'accompagnement, le transport effectué par une entreprise d'économie sociale financée par un programme gouvernemental pour offrir des services d'accompagnement, notamment aux personnes âgées, handicapées, malades ou en perte d'autonomie, le transport de courtoisie effectué par un conducteur rémunéré par une entreprise mais offert gracieusement aux clients de celle-ci et le transport effectué dans un but d'entraide communautaire pour venir en aide ou accompagner une personne.

Lorsque l'automobile servant au transport par taxi est mue entièrement au moyen de l'énergie électrique, la Commission des transports du Québec peut autoriser le titulaire du permis de propriétaire de taxi à posséder le nombre d'automobiles supplémentaires mues entièrement au moyen de l'énergie électrique qu'elle détermine pour s'assurer que le titulaire du permis puisse continuer à offrir des services pendant le temps de la recharge.

Le gouvernement, et non plus la Commission, détermine le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles. Il peut, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission selon, le cas échéant, les catégories de services qu'il identifie et les conditions qu'il détermine.

Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, dans les six mois qui suivent la date de délivrance de son permis, prendre un règlement sur les normes de comportement et d'éthique auxquelles il doit se soumettre et que doivent aussi respecter les titulaires de permis de propriétaire de taxi et les titulaires de permis de chauffeur de taxi à qui il fournit des services. Ce règlement doit contenir les normes minimales prescrites par règlement du gouvernement. Dans le cas où le gouvernement apporte des modifications à son règlement, le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, dans les six mois qui suivent la date de l'entrée en vigueur de ces modifications, apporter à son règlement, le cas échéant, les changements

nécessaires. Dans tous les cas, le titulaire en transmet sans délai une copie à la Commission : à défaut, celle-ci peut suspendre ou révoquer son permis.

La Commission établit les tarifs applicables en matière de services de transport par taxi à la suite d'une audience publique. Elle fixe un tarif de base qui s'applique dans l'ensemble des agglomérations. Elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier d'une agglomération à l'autre ou selon la catégorie de services fournis. Ces tarifs peuvent varier selon le jour ou la période du jour au cours duquel le service est fourni.

À la suite d'une audience particulière, la Commission peut également fixer, pour les services spécialisés de transport par taxi, des tarifs qui peuvent varier selon les demandes de certains titulaires de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés.

En plus du prix d'une course convenu consensuellement, le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la Commission selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement.

La Commission peut, de sa propre initiative ou sur demande, ordonner à la Société de retirer à une personne ayant offert ou effectué un service de transport par taxi sans avoir les permis requis le droit de maintenir en circulation l'automobile utilisée à cette fin. La Société et toute autorité municipale ou supramunicipale chargée de l'application de la présente loi doivent rendre accessible à la Commission tout renseignement nécessaire afin qu'elle puisse prendre toute décision dans une affaire dont elle est saisie en vertu de la présente loi.

Le gouvernement peut par règlement déterminer les conditions que doit respecter le titulaire d'un permis qui conclut un contrat par lequel le prix d'une course est fixé consensuellement. Il peut prévoir dans quels cas et à quelles conditions le prix d'une course peut différer des tarifs établis par la Commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi. Il peut déterminer les cas où un titulaire de permis de propriétaire de taxi doit munir son automobile d'un terminal de paiement électronique, par carte de débit ou par carte de crédit, qui permet l'émission d'un reçu de transaction et prévoir les obligations de ce titulaire et des titulaires de permis de chauffeur de taxi relativement à l'utilisation d'un tel terminal.

Commet une infraction et est passible d'une amende de 2 500 \$ à 25 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 5 000 \$ à 50 000 \$, dans les autres cas, quiconque offre un service de transport par taxi sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un service de transport par taxi sans être titulaire du permis de conduire de la classe appropriée et d'un permis de chauffeur de taxi, offre en location une automobile avec les services d'un conducteur alors que celui-ci n'est pas titulaire d'un permis de chauffeur de taxi ou ne remet pas son permis de chauffeur de taxi à la Société ou à l'autorité municipale ou supramunicipale qui l'a délivré, ou refuse de le remettre sur-le-champ à un agent de la paix qui lui en fait la demande, lorsque ce permis fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation.

Commet une infraction et est passible d'une amende de 5 000 \$ à 50 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 10 000 \$ à 100 000 \$, dans les autres cas, quiconque sans être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi fournit des services de publicité, de répartition de demande de services de transport par taxi ou d'autres services de même nature dans une agglomération où un tel permis est requis. Les montants minimal et maximal des amendes sont portés au double pour une première récidive et au triple pour toute récidive additionnelle.

Le gouvernement peut, par règlement, prévoir toute mesure permettant de donner une portée permanente au Projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique, et, notamment, apporter toute modification nécessaire à la Loi concernant les services de transport par taxi.

* * *

Avant la mainmise par le gouvernement sur la réglementation de l'industrie du taxi, ce sont les municipalités qui étaient chargées d'en superviser l'activité. Au fil du temps, malgré la création d'organismes, de régies ou de commissions ayant pour objet de régulariser le transport rémunéré des personnes et des marchandises, les municipalités ont conservé leur compétence sur le transport par taxi effectué en leur sein. La plupart du temps, on est silencieux dans les lois particulières relatives à des municipalités sur le fait qu'une régie ou une commission possède une certaine autorité sur certains types de transport effectués par taxi. Néanmoins, on indique dans quelques lois que la compétence municipale à l'égard des taxis s'exerce «dans le territoire sous la juridiction du conseil de la cité»¹⁰². Parfois, on se contente de mentionner que cette compétence s'exerce dans les limites de la cité ou de la ville¹⁰³.

Dans la loi modifiant la charte de la ville de Berthierville, on indique que les règlements relatifs aux taxis s'appliquent uniquement à ceux qui exploitent «dans la ville un service exclusivement local de taxis»¹⁰⁴. Le cas de la ville de Plage Laval diffère légèrement. La ville est autorisée à adopter des règlements «pour établir, sujet à l'approbation de la Régie des transports et communications, un tarif concernant les courses de taxis et automobiles de louage, tant dans la ville que pour couvrir la distance entre la ville et la

102 Loi modifiant la charte de la cité de Joliette et annexant de nouveaux territoires à la municipalité scolaire de la ville de Joliette [(1946) 10 Geo. VI, c. 63 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Drummondville [(1947) 11 Geo. VI, c. 89 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Noranda [(1948) 12 Geo. VI, c. 64 (Qué.)].

103 Loi modifiant la charte de la ville de Magog [(1950) 14 Geo. VI, c. 104 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Lauzon [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 82 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Louiseville [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 89 (Qué.)].

104 Loi modifiant la charte de la ville de Berthierville [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 95 (Qué.)].

gare du Canadien National à Laval-sur-le-Lac»¹⁰⁵. De cette façon, on s'assurait de ne pas interférer avec la compétence de la Régie.

En partant, la plupart des municipalités, sinon toutes, ont une compétence sur l'industrie du taxi. Cette compétence, pour plusieurs, se puise dans des lois générales comme le Code municipal ou la loi sur les cités et villes. Certaines lois particulières qui régissent certaines municipalités recèlent aussi des dispositions sur la réglementation du taxi.

Les cités de Montréal et de Québec font partie de ces municipalités qui dépendent uniquement de leur charte qu'elles ont obtenue par le biais de lois particulières qui leur sont propres. La première modification apportée à la charte de la cité de Montréal pour lui donner une certaine compétence sur les taxis date de 1910¹⁰⁶. La cité de Montréal peut imposer aux propriétaires ou aux chauffeurs de véhicules-moteurs servant au transport des voyageurs des règlements similaires à ceux qui régissent les cochers de place. Elle peut prescrire les endroits dans les rues ou près des gares de chemin de fer où ils peuvent stationner et défendre qu'ils ne se tiennent ailleurs qu'aux endroits prescrits. Dans un premier temps, on assujettit donc les taxis aux règles régissant les cochers. En 1912, la cité est autorisée à adopter des règlements pour régir la conduite et la discipline des chauffeurs de taxi. Elle peut prévoir une pénalité à l'encontre des personnes qui se servent des services de taxi et qui refusent de payer le tarif indiqué au taximètre¹⁰⁷. De plus, la cité est dotée du pouvoir d'inspecter les taximètres. Elle peut aussi adopter des règlements relatifs aux taxis qui sont similaires à ceux qui régissent les cochers et elle peut fixer les prix qu'ils peuvent exiger¹⁰⁸. À partir de 1918, la cité de Montréal peut obliger les taxis à être munis d'un taximètre qui doit être d'un modèle approuvé par la cité¹⁰⁹.

Les règles régissant les taxis subissent quelques modifications en 1933¹¹⁰. La cité de Montréal peut déterminer le nombre de postes d'attente qui peuvent être établis, tant sur la propriété publique que sur la propriété privée, et fixer le nombre de taxis qui peuvent stationner sur chaque poste. Elle peut surveiller et contrôler ces postes d'attente et en réserver l'usage aux seuls chauffeurs résidant dans la cité de Montréal.

À partir de 1962, la cité de Montréal peut réglementer ou prohiber les affiches tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des taxis¹¹¹.

105 Loi modifiant la charte de la ville de Plage Laval [(1950) 14 Geo. VI, c. 123 (Qué.)].

106 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1910) 1 Geo. V, c. 48 (Qué.)].

107 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1912) 2 Geo. V, c. 56 (Qué.)].

108 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1912) 2 Geo. V, c. 56 (Qué.)].

109 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1918) 8 Geo. V, c. 84 (Qué.)].

110 Loi modifiant la charte de la cité de Montréal [(1933) 23 Geo. V, c. 123 (Qué.)].

111 Loi modifiant la charte de la cité de Montréal [(1962) 10-11 Eliz. II, c. 59 (Qué.)].

Les premières mesures pour régir les taxis sont introduites dans la charte de la cité de Québec en 1919¹¹². La cité peut obliger les propriétaires de taxi à les doter d'un taximètre d'un modèle approuvé par la cité. Elle peut imposer une pénalité à tout chauffeur de taxi dont la voiture n'est pas munie d'un tel taximètre.

La charte de la cité de Québec est refondue en 1929¹¹³. À cette occasion, on apprend que la cité de Québec peut réglementer la gouverne et la discipline des chauffeurs de taxi et punir ceux qui se servent de ces voitures et qui refusent de payer le tarif indiqué au taximètre. La cité est autorisée à inspecter ces taximètres.

Par la suite, il y aura une période de flottement quant au nombre de permis de taxi que la cité de Québec peut émettre. En 1947, on prévoit que ce nombre ne peut être inférieur à 375¹¹⁴. En 1951, la cité ne peut limiter le nombre de permis à un chiffre supérieur à 375¹¹⁵. Nous laissons le lecteur trancher l'ambiguïté.

Plusieurs municipalités auxquelles une loi générale s'applique, comme la loi sur les cités et villes ou le Code municipal, obtiennent aussi par une loi particulière des pouvoirs qui viennent soit modifier les dispositions de la loi générale relatives aux taxis, soit ajouter une compétence particulière à l'égard des taxis. Il résulte de ce fait que la compétence sur les taxis peut grandement varier d'une municipalité à une autre. Il n'y a qu'une seule chose qui est universelle : toute municipalité peut exiger qu'on se dote d'un permis de propriétaire de taxi pour exercer ses activités dans ses limites.

Cette exigence de devoir se munir d'un permis de propriétaire de taxi ne suffisait pas à la cité de Noranda¹¹⁶. Elle était aussi d'avis que les chauffeurs de taxi devaient également en détenir un. De plus, elle estimait qu'il fallait limiter le nombre de taxis poursuivant leurs activités dans la cité. En plus d'obtenir les pouvoirs nécessaires à cette fin, elle pouvait aussi prévoir la suspension d'un permis de taxi dont le propriétaire, à la suite d'un accident, qui en est déclaré responsable fait défaut d'indemniser la victime.

D'autres municipalités exigeront aussi que tant les propriétaires que les chauffeurs de taxi se munissent d'un permis. C'est le cas notamment des cités de Salaberry-de-Valleyfield et de Drummondville¹¹⁷. Ces cités peuvent de plus réglementer l'émission des permis, déléguer cette fonction à leur chef de police et révoquer un permis, en cas de récidive, pour une infraction aux lois ou aux règlements municipaux relatifs à la circulation, aux lois sur les boissons alcooliques ou au Code criminel. Lorsqu'il est exigé qu'un

112 Loi amendant la loi constituant en corporation la cité de Québec [(1919) 9 Geo. V, c. 89 (Qué.)].

113 Loi refondant la charte de la cité de Québec [(1929) 19 Geo. V, c. 95 (Qué.)].

114 Loi modifiant la charte de la cité de Québec [(1947) 11 Geo. VI, c. 78 (Qué.)].

115 Loi modifiant la charte de la cité de Québec [(1951) 14-15 Geo. VI, c. 70 (Qué.)].

116 Loi modifiant la charte de la ville de Noranda [(1948) 12 Geo. VI, c. 64 (Qué.)].

117 Loi modifiant la charte de la cité de Salaberry-de-Valleyfield [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 73 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Drummondville [(1951) 14-15 Geo. VI, c. 80 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Drummondville [(1959-60) 8-9 Eliz. II, c. 113 (Qué.)].

propriétaire et un chauffeur de taxi doivent détenir un permis, la ville d'Asbestos peut charger un de ses fonctionnaires de les émettre¹¹⁸. Elle peut limiter le nombre de permis de taxi. Elle peut annuler un permis pour une infraction aux lois et aux règlements municipaux relatifs à la circulation lorsqu'il s'agit d'une récidive. Elle peut localiser les postes d'attente et déterminer le nombre de taxis qui peuvent les utiliser. Elle peut établir un tarif des prix qui peuvent être exigés pour les courses, interdire qu'on exige plus que le tarif établi, prévoir une amende contre les passagers qui refusent de payer le tarif prescrit et sévir contre un chauffeur qui refuse d'agir aux taux fixés. Bien d'autres municipalités possèdent tous ces pouvoirs.

Les permis de la cité de Saint-Jérôme sont émis sur recommandation du chef de police¹¹⁹. C'est le comité de police qui émet les permis pour la ville de Farnham, mais il agit sur recommandation du chef de police¹²⁰. Plusieurs municipalités n'émettent les permis qu'après une enquête complète de la police. La ville de Sainte-Dorothée¹²¹ et la ville de Hampstead¹²² et plusieurs autres municipalités, après une enquête complète de la police, refusent d'émettre un permis à celui qui s'est rendu coupable d'un acte criminel depuis moins de trois ans ou qui a un caractère non recommandable. La ville de la Pointe du Moulin a ces mêmes pouvoirs autant pour l'émission d'un permis de chauffeur de taxi que pour l'émission d'un permis de poste d'attente¹²³.

La cité de Lachine peut déterminer les endroits où devront se trouver, dans la municipalité, les postes d'attente des taxis tant sur la propriété publique que sur la propriété privée¹²⁴. Elle peut exiger que les postes d'attente situés sur la propriété privée soient munis d'une bâtisse construite suivant les règlements de construction, avec salle d'attente et chambre de toilette à l'usage des chauffeurs de taxi. La ville de Jonquière peut établir des kiosques municipaux où peuvent stationner les taxis et exiger de ceux qui occupent une place sur un kiosque municipal le prix établi par le conseil municipal comme location mensuelle; elle peut en prohiber l'accès au propriétaire ou au chauffeur de taxi qui ne se conforme pas à la réglementation¹²⁵.

La ville de Greenfield Park peut aussi déterminer le nombre des postes d'attente de taxis et en fixer l'emplacement et la superficie, qu'il s'agisse de postes d'attente sur les terrains privés ou les places publiques¹²⁶. Elle décide du nombre de voitures ayant droit d'occuper une place sur ce poste. Elle peut aussi établir des postes d'attente municipaux où pourront stationner les taxis et exiger tel prix comme location mensuelle qui pourra être déterminé par le conseil. Elle peut autoriser la police à faire une enquête complète sur le caractère

118 Loi modifiant la charte de la ville d'Asbestos [(1950) 14 Geo. VI, c. 108 (Qué.)].

119 Loi refondant la charte de la ville de Saint-Jérôme et en constituant le territoire en municipalité de cité [(1950) 14 Geo. VI, c. 103 (Qué.)].

120 Loi modifiant la charte de la ville de Farnham [(1947) 11 Geo. VI, c. 92 (Qué.)].

121 Loi constituant en corporation la ville de Sainte-Dorothée [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 114 (Qué.)].

122 Loi modifiant la charte de la ville de Hampstead [(1958) 7-8 Eliz. II, c. 88 (Qué.)].

123 Loi constituant en corporation la ville de la Pointe du Moulin [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 108 (Qué.)].

124 Loi modifiant la charte de la cité de Lachine [(1948) 12 Geo. VI, c. 56 (Qué.)].

125 Loi concernant certaines municipalités de l'Outaouais et du Haut-Saguenay [1974, c. 88 (Qué.)].

126 Loi modifiant la charte de la ville de Greenfield Park [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 87 (Qué.)].

d'un conducteur. Elle peut exiger qu'une carte d'identification comprenant la photo du propriétaire ou du conducteur soit placée dans un endroit en vue à l'intérieur de tout véhicule servant comme taxi. Elle peut décréter que tout permis émis en faveur d'un propriétaire de taxi ou d'un chauffeur pourra être annulé de façon temporaire ou absolue, en tout temps, en raison d'une infraction commise à la Loi provinciale des véhicules automobiles, aux lois provinciales concernant les liqueurs alcooliques, leur transport et possession de même qu'au Code criminel du Canada, une telle annulation devant toujours être absolue en cas de récidive.

Dès 1919, les municipalités du Québec avaient été autorisées à adopter des règlements sur l'inspection des taximètres «employés par les cochers et les rouliers publics sur leurs véhicules-moteurs»¹²⁷. La mesure était insuffisante pour plusieurs municipalités. Aussi obtiennent-elles que des dispositions soient incluses dans leur charte pour pouvoir ordonner que les taxis soient munis du taximètre d'un modèle approuvé par la municipalité, pour en prévoir l'inspection et pour imposer une pénalité en cas de violation de cette obligation¹²⁸.

Certaines municipalités avaient le pouvoir d'exiger des propriétaires de taxi qu'ils soient assurés pour couvrir leur responsabilité. La cité de Joliette, la ville de Pierrefonds et la ville de Sainte-Geneviève de Pierrefonds pouvaient décréter l'assurance obligatoire des propriétaires de taxi en faveur des passagers et contre la responsabilité publique¹²⁹. La ville de Sainte-Agathe des Monts pouvait imposer l'assurance obligatoire pour les propriétaires d'automobile-taxi en faveur des passagers pour un montant ne dépassant pas 5 000 \$ dans le cas de lésions corporelles à une seule personne et 10 000 \$ dans le cas de lésions corporelles à plusieurs personnes et contre la responsabilité publique pour un montant ne dépassant pas 1 000 \$¹³⁰.

127 Loi amendant les Statuts refondus, 1909, concernant les véhicules-moteurs [(1919) 9 Geo. V, c. 23 (Qué.)].

128 Loi concernant la cité du Cap-de-la-Madeleine [(1955) 3-4 Eliz. II, c. 62 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Rimouski [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 77 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Granby [(1956) 4-5 Eliz. II, c. 79 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Shawinigan Falls [(1954) 3-4 Eliz. II, c. 57 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité d'Arvida [(1957) 5-6 Eliz. II, c. 87 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Chicoutimi [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 57 (Qué.)]; Loi refondant et modifiant la charte de la cité de Chicoutimi [(1961) 9-10 Eliz. II, c. 109 (Qué.)].

129 Loi modifiant la charte de la cité de Joliette [(1950) 14 Geo. VI, c. 92 (Qué.)]; Loi constituant en corporation la ville de Pierrefonds [(1958) 7-8 Eliz. II, c. 110 (Qué.)]; Loi constituant en corporation de ville le village Sainte-Geneviève de Pierrefonds [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 115 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Courville [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 94 (Qué.)].

130 Loi modifiant la charte de la ville Sainte-Agathe des Monts [(1953) 1-2 Eliz. II, c. 89 (Qué.)].

La ville de Pierrefonds¹³¹, la ville de Sainte-Geneviève de Pierrefonds¹³², la cité de Kénogami¹³³, la cité de Jonquière¹³⁴, la ville d'Isle Maligne¹³⁵ et la cité de Dorval¹³⁶ estimaient qu'il fallait exiger qu'une carte d'identification comprenant la photo du chauffeur soit placée en vue à l'intérieur d'un taxi. Dans la charte de la ville de Montréal-Nord¹³⁷, dans celle de la ville de Bedford¹³⁸, dans celle de la ville de Saint-Joseph¹³⁹ et dans celle de ville d'Anjou¹⁴⁰, on précisait même que cette carte avec photo devait être placée à la vue des passagers.

Certaines municipalités s'entendaient pour avoir une réglementation uniforme du taxi¹⁴¹. Ainsi peut-on lire dans une loi relative à la cité d'Alma que la réglementation adoptée par la cité d'Alma trouvera application et aura force de loi, avec la même sanction, dans les territoires de la ville de Naudville, la ville de Riverbend, la ville d'Isle Maligne et la paroisse de Saint-Joseph d'Alma, du moment et à compter de l'approbation de telle réglementation par résolution de ces municipalités.

Le cas de la cité de Dorval est particulier¹⁴². La cité peut faire une entente avec le ministère des Transports pour permettre le transport des passagers en provenance de l'aéroport de Dorval par des chauffeurs de taxi détenteurs de permis émis par une municipalité quelconque du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, à la condition qu'ils se conforment au règlement sur les taxis de la cité et que les voitures soient équipées de taximètre. Ces chauffeurs doivent verser à la cité une compensation pour tenir lieu du permis exigé par les règlements de la cité.

Ainsi, les municipalités n'avaient pas toutes les mêmes soucis quant à la conduite des propriétaires et des chauffeurs de taxi. C'est pourquoi plusieurs de celles-ci demanderont au Législateur de les doter de pouvoirs particuliers de réglementation suffisants pour apaiser leurs craintes. Les pressentiments des municipalités différaient l'une de l'autre. Par contre, s'il est un sujet sur lequel tout le monde s'entend, c'est bien celui de la limitation des permis de taxi. On aurait dit qu'il s'agissait d'un fléau pour les municipalités. La majorité d'entre elles demanderont qu'il leur soit permis de limiter le nombre de taxis qui vadrouillent dans leur territoire. Toutefois, plusieurs de ces

131 Loi constituant en corporation la ville de Pierrefonds [(1958) 7-8 Eliz. II, c. 110 (Qué.)].

132 Loi constituant en corporation de ville le village Sainte-Geneviève de Pierrefonds [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 115 (Qué.)].

133 Loi modifiant la charte de la cité de Kénogami [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 71 (Qué.)].

134 Loi refondant la charte de la cité de Jonquière [(1956) 4-5 Eliz. II, c. 80 (Qué.)].

135 Loi modifiant la charte de la ville d'Isle Maligne [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 101 (Qué.)].

136 Loi modifiant la charte de la cité de Dorval [(1959-60) 8-9 Eliz. II, c. 121 (Qué.)].

137 Loi modifiant la charte de la ville de Montréal-Nord [(1959) 7-8 Eliz. II, c. 78 (Qué.)].

138 Loi modifiant la charte de la ville de Bedford [(1952) 1-2 Eliz. II, c. 100 (Qué.)].

139 Loi constituant en corporation de ville la paroisse Saint-Joseph, comté de Richelieu [(1954) 2-3 Eliz. II, c. 113 (Qué.)].

140 Loi modifiant la charte de la ville d'Anjou [(1959-60) 8-9 Eliz. II, c. 149 (Qué.)].

141 Loi refondant la charte de la ville d'Alma [(1958) 6-7 Eliz. II, c. 79 (Qué.)].

142 Loi concernant la cité de Dorval [1971, c. 110 (Qué.)].

municipalités, lorsque le Législateur les autorise à limiter le nombre de permis, auront la condescendance de consentir à ce que les détenteurs actuels de permis puissent les conserver en autant, bien sûr, qu'ils ne puissent les transférer¹⁴³.

143 Loi modifiant la charte de la ville de Magog [(1950) 14 Geo. VI, c. 104 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Lauzon [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 82 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la ville de Louiseville [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 89 (Qué.)]; Loi modifiant la charte de la cité de Lauzon [(1953) 1-2 Eliz. II, c. 74 (Qué.)].

Le camionnage

On le répète : les lois antérieures à 1926 qui parlent de camions et de camionneurs font référence à un véhicule hippomobile qui s'apparente à un fardier et non pas à un véhicule automobile¹⁴⁴. Dans les premières lois qui s'intéressent aux véhicules automobiles que sont les camions, on parlera de transport par véhicules de livraison.

La loi de 1920 qui constitue la Commission des services publics de Québec ne vise pas encore les véhicules de livraison¹⁴⁵. Cela sera fait en 1926 alors qu'une modification apportée à cette loi confie à la Commission le rôle de superviser les entreprises offrant des services de transport par véhicule de livraison sur les chemins publics, à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournées¹⁴⁶. Ces entreprises offrant de tels services sont qualifiées dans cette loi comme étant des entreprises de services publics. Il n'est pas question dans cette loi de charretiers. Il n'est pas aisé de nos jours d'imaginer les entreprises de transport par véhicule de livraison qui fonctionnaient à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournées. Il est toutefois permis de penser que la majorité des entreprises de transport par véhicule de livraison n'offraient pas de tels services et échappaient donc au contrôle de la Commission.

Il en ira autrement avec l'arrivée en 1939 de la Régie provinciale des transports et communications¹⁴⁷. Celle-ci a compétence sur toutes les entreprises publiques de transport routier par véhicule de livraison. On sait bien maintenant ce qu'englobe l'expression de «transport routier». Aussi, bien des entreprises de transport par véhicule de livraison qui ne font pas de transport routier demeureront à l'abri du regard de la Régie. Il n'en reste pas moins que la Régie a maintenant compétence sur beaucoup plus d'entreprises publiques de camionnage.

144 Acte amendant l'acte 39 Victoria, chapitre 50, incorporant la cité de Sherbrooke, tel que déjà amendé par l'acte 40 Victoria, chapitre 27, et l'acte 42-43 Victoria, chapitre 60 [(1884) 47 Vict., c. 84 (Qué.)]; Loi revisant et refondant la charte de la cité de Montréal [(1899) 62 Vict., c. 58 (Qué.)]; Loi revisant et refondant la charte de la cité des Trois-Rivières [(1901) 1 Ed. VII, c. 44 (Qué.)]; Loi concernant les cités et villes [(1903) 3 Ed. VII, c. 38 (Qué.)]; Loi amendant la charte de la cité de Saint-Henri [(1904) 4 Ed. VII, c. 52 (Qué.)]; Loi refondant et amendant la charte de la ville de Lachine et la constituant en corporation de cité [(1909) 9 Ed. VII, c. 86 (Qué.)]; Loi concernant le village du Sault-au-Récollet [(1911) 1 Geo. V, (2^e session), c. 73 (Qué.)].

145 Loi amendant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

146 Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1926) 16 Geo. V, c. 16 (Qué.)].

147 Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication [(1939) 3 Geo. VI, c. 6 (Qué.)].

Les prix et taux exigés par un propriétaire d'une entreprise publique doivent être justes et raisonnables. La Régie peut, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée et après enquête, modifier les prix et taux exigés pour ses services par tout propriétaire d'une entreprise publique de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix et taux que ceux fixés par ordonnance. La Régie peut en outre imposer aux propriétaires d'une entreprise publique l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leurs services et elle peut réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces entreprises.

Nul ne peut commencer l'exploitation ou l'administration d'une entreprise publique de transport routier par véhicule de livraison en cette province à moins d'avoir obtenu une autorisation à cette fin de la Régie. L'autorisation doit indiquer les conditions que la Régie juge utiles ou nécessaires à la protection des droits et des intérêts du public en général. Tout propriétaire d'une entreprise publique doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour cesser ou interrompre ses opérations ou pour étendre ou modifier son entreprise. Cependant, ces dispositions relatives au début ou à la cessation d'une entreprise ne s'appliquent pas aux services de transport de matériaux de construction ou servant à l'entretien des chemins publics, ni au transport de produits bruts de la forêt.

Dans l'exercice de son droit de surveillance des propriétaires d'une entreprise publique, la Régie peut rendre les ordonnances qu'elle juge nécessaires relativement à la qualité du service, à l'équipement, aux appareils, aux rapports à faire, aux règles, règlements, conditions et pratiques concernant les taux et prix et toutes autres matières de sa compétence.

La Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1940 par la Régie des services publics¹⁴⁸. La Régie des services publics est un organisme d'arbitrage, de surveillance et de contrôle des services publics et des entreprises d'utilité publique. Elle assume toutes les obligations et exerce tous les pouvoirs prévus par la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication. C'est donc dire qu'elle a compétence quant au transport routier par véhicule de livraison.

La loi sur la Régie des services publics est remplacée en 1945 par la Loi de la Régie provinciale des transports et communications¹⁴⁹. C'est donc dire que la Régie des services publics est abolie. Pour lui succéder, un organisme de surveillance et de contrôle de diverses entreprises publiques est constitué sous le nom de *Régie provinciale des transports et communications*. Ces entreprises sont celles qui sont énumérées dans la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication. Cela inclut évidemment les entreprises de transport routier par véhicule de livraison.

La loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication est modifiée en 1947¹⁵⁰. Tout propriétaire d'une entreprise publique qui doit obtenir une autorisation de la Régie pour débiter ou cesser ses opérations doit, avant de commencer

¹⁴⁸ Loi instituant la Régie des services publics [(1940) 4 Geo. VI, c. 11 (Qué.)].

¹⁴⁹ Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité [(1945) 9 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

ses opérations et chaque fois que la Régie le requiert, lui fournir la liste de ses prix et taux ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents de même nature et tous autres renseignements que la Régie peut exiger. Il est illégal pour un propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie.

Les entreprises de transport routier qui n'ont pas à obtenir l'autorisation de la Régie pour débiter ou cesser leurs opérations sont dorénavant les entreprises de transport de bois brut ou scié, de sable, de terre, de gravier, de pierre des champs, de bestiaux ou d'autres produits de la ferme transportés par un syndicat coopératif agricole pour le compte de ses membres. La liste des exemptions s'est donc allongée alors qu'elle se résumait auparavant au transport de matériaux servant pour les chemins publics et des produits bruts de la forêt.

La loi de 1945 sur la Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1949¹⁵¹. Est instituée la Régie des transports qui succède à la Régie provinciale des transports et communications. La Régie des transports a compétence sur les entreprises de transport routier par autobus, par taxis et par véhicules de livraison, au sens de la Loi des véhicules automobiles, et sur les entreprises de location de véhicules. Le critère de «transport routier» continue donc à être utilisé. Les initiés savent de quoi il s'agit.

Les prix et les taux exigés par un propriétaire d'une entreprise de transport routier doivent être justes et raisonnables. Il doit fournir à la Régie, avant de commencer ses opérations et chaque fois qu'elle le requiert, la liste de ses prix et de ses taux, ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents et renseignements qu'elle exige. Cette règle n'a donc pas changé. La Régie peut, après enquête, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée, modifier les prix et les taux exigés par tout propriétaire d'une entreprise de transport routier par véhicule de livraison de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie.

La Régie peut imposer aux propriétaires d'une entreprise de transport routier l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leur service et réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces entreprises. Dans l'exercice de son droit de surveillance sur de telles entreprises, la Régie peut rendre des ordonnances concernant la qualité du service, l'agencement des voitures, les accessoires et autres appareils, les parcours, rapports, conditions et pratiques suivies relativement aux prix, aux taux et à toute autre matière de la compétence de la Régie.

On ne peut commencer l'exploitation d'une entreprise de transport routier de marchandises sans d'abord avoir obtenu l'autorisation de la Régie. L'autorisation indique les conditions qui lui sont rattachées. On ne peut cesser ou interrompre l'offre d'un tel

150 Loi concernant la Régie provinciale des transports et communications [(1947) 11 Geo. VI, c. 27 (Qué.)].

151 Loi concernant la réglementation du transport routier [(1949) 13 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

service sans l'autorisation de la Régie. Ces dispositions sur le début et la cessation des opérations ne s'appliquent pas au transport de matériaux pour la construction ou l'entretien des chemins publics, de bois brut ou scié, de sable, de terre, de gravier ou de pierre des champs et de bestiaux ou d'autres produits de la ferme transportés par un syndicat coopératif agricole pour le compte de ses membres. La nouvelle loi n'innove donc pas.

Les décisions de la Régie sont susceptibles d'appel à la Cour du banc du Roi siégeant en appel, mais seulement sur des questions de compétence ou de droit.

La Loi des transports de 1972¹⁵² est adoptée la même année que la Loi du ministère des Transports¹⁵³. Un organisme est institué sous le nom de *Commission des transports du Québec*. Contrairement à ses prédécesseurs, cet organisme jouira de pouvoirs discrétionnaires moins étendus du fait qu'il doit prendre ses décisions en respectant le cadre réglementaire adopté par le gouvernement. La Commission délivre des permis de transport et fixe des taux et tarifs de transport.

Ces pouvoirs de réglementation du gouvernement sont pour le moins imposants. Ainsi, il peut déterminer la nature, les catégories ou le nombre minimum et maximum de permis de transport ainsi que des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport. Il peut fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats, à l'équipement, au financement et à la gestion des moyens ou systèmes de transport, établir ou modifier des circuits ou parcours et édicter des normes de sécurité.

Malgré toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement. Ne sont donc régis que les moyens de transport visés par règlement du gouvernement. Il n'est plus question de restreindre ces services au «transport routier». Le détenteur d'un permis doit fournir des services de transport aux conditions et par les moyens ou systèmes prescrits par les règlements applicables au permis qu'il détient. Le détenteur d'un permis ne peut supprimer, réduire ou étendre les services de transport que son permis l'autorise à fournir, ni en modifier les conditions, sans l'autorisation préalable de la Commission. Un transporteur ne peut réclamer une rémunération pour laquelle existe un taux ou tarif fixé par la Commission que conformément aux taux et tarifs en vigueur.

La Loi des cités et villes et le Code municipal sont modifiés par l'abrogation des dispositions relatives aux matières qui sont désormais de la compétence exclusive de la Commission. La Loi de la Régie des transports est abrogée. Cependant, les ordonnances adoptées et les décisions prises par la Régie des transports en vertu de la Loi de la Régie des transports continuent d'être en vigueur jusqu'à ce qu'elles soient abrogées, remplacées ou modifiées par règlement du gouvernement ou par décision de la Commission selon la compétence qui leur est respectivement dévolue. C'est donc le

152 Loi des transports [1972, c. 55 (Qué.)].

153 Loi du ministère des transports [1972, c. 54 (Qué.)].

gouvernement qui décidera dorénavant par règlement des types de transport par véhicule de livraison qui nécessitent l'obtention d'un permis.

Les pouvoirs de réglementation du gouvernement se raffinent en 1975¹⁵⁴. Ainsi, celui-ci peut déterminer la nature et les catégories de permis, fixer le nombre minimum et maximum de permis ou établir des normes permettant de déterminer le nombre minimum et maximum de permis et décréter les conditions auxquelles des personnes peuvent en obtenir et en être titulaires. Il peut créer et délimiter, ou autoriser la Commission, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, à créer et délimiter des divisions territoriales. Il peut fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats et aux connaissements dans le cas des transporteurs et prescrire les formules de tels devis, appels d'offres, contrats et connaissements et il peut prescrire la couverture minimum de toute police d'assurance-responsabilité civile ou autre garantie de solvabilité requise de tout transporteur. Il faut donc toujours se référer aux règlements du gouvernement pour savoir si un service de camionnage est assujéti à l'obligation d'obtenir un permis.

À compter de 1981, le gouvernement peut par règlement décréter, à l'égard d'un service ou d'une division territoriale, que les taux et les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission, déterminer les modalités de cette procédure et les règles applicables à leur entrée en vigueur¹⁵⁵. Corollairement, la Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, maintenir, modifier ou révoquer, en tout ou en partie, les taux et les tarifs déposés, lesquels peuvent comporter soit un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum.

La nouvelle philosophie à l'effet qu'il revienne au gouvernement de fixer les orientations générales du transport rémunéré prend aussi de l'ampleur cette année-là¹⁵⁶. Comme nous l'avons déjà vu, les pouvoirs de réglementation du gouvernement sont alors considérablement augmentés. Ces pouvoirs permettent au gouvernement d'encadrer davantage l'industrie du camionnage.

Finalement, une loi sur le camionnage est adoptée en 1987¹⁵⁷. Cette loi s'applique aux services rémunérés de camionnage; y sont assimilés les services rémunérés de tirage de remorques et de semi-remorques. Elle ne s'applique pas au transport de plusieurs types de produits comme, entre autres, les produits laitiers, les produits pétroliers, les périodiques et les engrais.

Nul ne peut offrir ou fournir un service rémunéré de camionnage, à moins d'être titulaire d'un permis de camionnage délivré par la Commission des transports du Québec. Le permis de camionnage est un document constatant l'existence d'un privilège conféré par une décision de la Commission. Il se rapporte à un territoire correspondant à celui d'une municipalité régionale de comté, à celui d'une communauté urbaine ou régionale, à un

154 Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives [1975, c. 45 (Qué.)].

155 Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 8 (Qué.)].

156 Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 26 (Qué.)].

157 Loi sur le camionnage [1987, c. 97 (Qué.)].

regroupement de tels territoires prévu par règlement du gouvernement ou à tout autre territoire décrit par règlement. Ce privilège ne peut être modifié que par une décision de la Commission; elle délivre alors un nouveau permis en remplacement de l'ancien, ce dernier devant lui être remis par le titulaire.

La Commission délivre un permis de camionnage lorsque le requérant satisfait aux conditions prescrites par cette loi et ses règlements, s'il en est, et possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis, à moins qu'une personne intéressée et opposée à cette délivrance ne démontre que l'exploitation de ce permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public.

Le requérant d'un permis de camionnage doit établir qu'il possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis en fournissant à la Commission, à l'aide du formulaire de demande prescrit par celle-ci, les renseignements et les documents suivants :

- une copie de tout permis, dont il est titulaire, l'autorisant à fournir un service rémunéré de camionnage;
- une description des services fournis au moment de la demande, autrement qu'en vertu d'un permis dont il est déjà titulaire, ainsi que le nombre et le type de véhicules routiers dont il dispose pour ce faire à titre de propriétaire ou locataire;
- une description de l'expérience acquise en matière de camionnage ou dans un secteur connexe;
- une attestation d'assurance couvrant tous les dommages matériels, y compris ceux que pourraient subir les biens transportés, accompagnée d'un engagement de l'assureur d'aviser la Commission en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction de la couverture ou un certificat délivré par un assureur attestant que le requérant est assurable en regard de tels dommages;
- une description complète des services proposés, notamment les territoires qui seront desservis, les biens qui seront transportés de même que le nombre et le type de véhicules qui seront utilisés;
- tout autre renseignement ou document destiné à établir son aptitude et prescrit par règlement du gouvernement.

La Commission n'est tenue de convoquer une audience publique que si une personne intéressée qui s'oppose à la délivrance du permis démontre, à la satisfaction de la Commission, que l'exploitation de ce permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public. Toutefois, la Commission doit convoquer une telle audience publique lorsque la personne intéressée qui s'oppose à la délivrance du permis démontre, à la satisfaction de la Commission, que l'exploitation du permis demandé affectera les services qu'elle fournit à des usagers en vertu de son permis à un point tel que cette exploitation serait susceptible de nuire à l'intérêt public; cependant, la baisse d'achalandage et de revenus que pourrait lui causer l'exploitation du permis demandé ne doit pas être considérée comme susceptible de nuire à l'intérêt public.

Lorsqu'elle apprécie l'intérêt public pour décider d'une opposition, la Commission doit s'assurer de l'application des textes relatifs à la politique gouvernementale en matière de

camionnage et, de plus, privilégier les intérêts des usagers des services de camionnage, qu'ils soient fournis par le requérant ou non, en tenant compte des facteurs suivants :

- la possibilité d'avoir accès à des services de camionnage adéquats, partout au Québec, quelle que soit l'importance démographique du territoire à desservir;
- la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix et même de nouveaux services de camionnage;
- l'amélioration de la capacité de l'industrie du camionnage de s'adapter aux besoins divers des usagers;
- l'incitation à la productivité et à l'efficacité des usagers;
- le maintien des coûts de camionnage à un niveau raisonnable, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie;
- le maintien du marché à un niveau de concurrence et de concentration raisonnable, ainsi que la limitation des risques d'abus;
- l'élimination de toute discrimination dans les prix et les services;
- la protection de la stabilité, de la fiabilité et de la viabilité de l'industrie du camionnage et de son infrastructure;
- la capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats;
- la promotion du développement économique et social du Québec, y compris celui de l'emploi et de la productivité dans tous les secteurs de l'industrie;
- tout autre facteur complémentaire que la Commission estime propre à privilégier les intérêts des usagers.

Il faut dire que ces dispositions ne s'appliquent pas pour certains types de transport, tel le transport de périodiques, d'animaux vivants, de fruits et légumes, de tourbe et d'arbres de Noël. Il n'en demeure pas moins que la Commission a énormément de critères à examiner avant de rendre une décision.

La Commission peut aussi délivrer, aux conditions prescrites par règlement du gouvernement, s'il en est, des permis au voyage et, pour la durée qu'elle fixe, des permis temporaires pour répondre à une situation d'urgence.

Un permis de camionnage ne peut être exploité que par son titulaire; celui-ci ne peut l'exploiter que conformément à sa teneur. La Commission peut aussi suspendre ou révoquer un permis lorsque son titulaire a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon ou a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis depuis moins de cinq ans et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon. La Commission peut révoquer le permis d'un titulaire qui ne produit pas son rapport d'exploitation dans le délai fixé, qui fournit de faux renseignements dans un tel rapport ou dont le rapport démontre qu'il n'a pas exploité son permis depuis plus de six mois.

Sur réception d'une demande de permis dûment complétée, la Commission, lorsqu'elle estime que le requérant satisfait aux conditions prescrites par la loi et ses règlements et possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis, fait publier dans les 30 jours de la réception de cette demande, dans au moins un quotidien circulant dans le territoire où

doit être exploité le permis, un avis de la nature de la demande, de l'intention de la Commission de l'accorder et de la possibilité de s'y opposer dans les 21 jours de la publication de cet avis. Les frais de publication de l'avis sont acquittés par le requérant, selon les modalités déterminées par la Commission. Cette procédure ne s'applique pas dans le cas d'une demande de permis au voyage et de permis temporaire, ni au transport de périodiques, d'animaux vivants, de fruits et légumes, de tourbe et d'arbres de Noël : dans ces derniers cas, la Commission rend sa décision immédiatement.

La Commission peut refuser de recevoir une demande de permis lorsqu'elle estime que cette demande est semblable à une demande qui a été rejetée dans les six mois précédents. Une décision de la Commission est susceptible d'appel à la Cour d'appel, avec la permission d'un juge de cette cour, lorsqu'il s'agit d'une question de droit qui, suivant l'opinion de ce juge, devrait être soumise à la Cour d'appel.

Le gouvernement jouit toujours de nombreux pouvoirs de réglementation. Il peut :

- déterminer des classes et des catégories de permis de camionnage;
- décrire des territoires et prévoir des regroupements de territoires auxquels se rapportent les permis de camionnage;
- prévoir des conditions auxquelles doit satisfaire une personne pour obtenir un permis de camionnage;
- prescrire tout renseignement ou document destiné à établir l'aptitude d'un requérant à exploiter un permis de camionnage;
- déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis et y prévoir des exceptions;
- déterminer les exigences applicables au contrat et au connaissance de transport et en prescrire les stipulations minimales;
- fixer les montants d'assurance minima, couvrant les dommages aux biens transportés, que doit maintenir le titulaire d'un permis pour son exploitation;
- prescrire le montant des frais et des droits payables en vertu de cette loi et déterminer, s'il y a lieu, des modalités de paiement;
- prescrire des conditions de délivrance d'un permis temporaire ou d'un permis au voyage;
- prescrire les conditions selon lesquelles un service de camionnage peut être fourni en sous-traitance pour un titulaire de permis;
- déterminer toute disposition d'un règlement dont la contravention constitue une infraction.

Ces dispositions réglementaires peuvent varier selon les catégories de permis de camionnage visées.

Dans toute poursuite pour une infraction à cette loi ou à l'un de ses règlements, un service de camionnage est réputé rémunéré en l'absence de toute preuve contraire.

Compte tenu de l'adoption de cette loi, il fallait bien modifier la Loi sur les transports qui régissait jusqu'alors les services de camionnage. Il est donc dorénavant prévu dans cette loi qu'elle ne s'applique pas au transport régi par la Loi sur le camionnage. Cependant,

on prend bien soin de préserver les ordonnances prises en vertu de cette Loi sur les transports. De ce fait, on peut avoir un aperçu sommaire du type d'ordonnances qui ont émanées de la Régie des transports et de la Commission des transports pour encadrer le camionnage :

Aux fins du présent article, peuvent être modifiées, remplacées ou abrogées par règlement du gouvernement l'Ordonnance générale sur le camionnage (R.R.Q., 1981, c. T-12, r.2), l'Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau (R.R.Q., 1981, c. T-12, r.17), l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant pour base Montréal, Saint-Jérôme et Valleyfield, adoptée le 12 septembre 1960, l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant comme base le district Montréal-Métropolitain, Joliette, Notre-Dame des Prairies et Saint-Paul de Joliette, adoptée le 2 décembre 1971 et l'Ordonnance spéciale 7225 concernant Trois-Rivières et la ville de Bécancour, adoptée le 22 février 1972.

Une modification est apportée en 1991 à la Loi sur le camionnage pour stipuler que cette loi s'applique également à la location d'un camion servant au transport de biens dont le chauffeur est fourni directement ou indirectement au locataire par le locateur¹⁵⁸.

Avec l'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Loi sur le camionnage est abrogée¹⁵⁹. Cette nouvelle loi établit des règles particulières applicables aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité du réseau. Elle ne vise pas à réglementer l'industrie du camionnage : elle vise à établir des règles de sécurité.

Aussi, les dispositions pour réglementer le camionnage retournent de nouveau dans la Loi sur les transports. La disposition ajoutée en 1987 pour soustraire le camionnage de l'application de la Loi sur les transports est supprimée. Le Règlement sur le camionnage de 1988 adopté par le gouvernement en vertu de la Loi sur le camionnage demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit modifié ou abrogé en vertu de la Loi sur les Transports.

¹⁵⁸ Loi modifiant la Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière [1991, c. 55 (Qué.)].

¹⁵⁹ Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds [1998, c. 40 (Qué.)].

Les traversiers

On se rappelle que l'ordonnance de 1777 sur les charretiers traite aussi des traversiers ou passeurs d'eau¹⁶⁰. Les juges de paix sont autorisés à fixer et à régler le prix à payer pour les passages par bacs sur toutes les rivières de la province. Ils peuvent adopter des règlements pour régir ce moyen de transport. Tout passeur qui réclame plus que les taux fixés ou qui contrevient à un règlement des juges de paix encourt, en plus des frais, une amende de 20 shillings pour chaque contravention.

Comme cette ordonnance de 1777 ne permet de fixer que les prix qui peuvent être réclamés pour les passages et de réglementer cette activité, on juge en 1839 qu'il est devenu nécessaire de compléter ces mesures en adoptant des règles pour régir les bateliers eux-mêmes, à savoir les personnes qui offrent des services de traversier. Le Conseil spécial du Bas-Canada adopte alors une ordonnance à cette fin¹⁶¹. Il est donc stipulé que nul ne peut agir comme passeur sur une rivière, un lac ou toute autre étendue d'eau sans détenir à cette fin une licence du gouvernement. La licence indique sa durée et délimite l'étendue de la traverse. Quiconque outrepassé les limites de sa traverse est passible, pour chaque infraction, d'une amende de 5 shillings. Celui qui la détient est tenu de se conformer aux règlements sur les traverses qui sont adoptés par les juges de paix. Une telle licence peut être révoquée en tout temps. Cette ordonnance devait demeurer en vigueur jusqu'au 1^{er} novembre 1842, mais elle est rendue permanente en 1840¹⁶².

Les ordonnances de 1840 pour établir le premier système municipal au Bas-Canada sont abrogées en 1845¹⁶³. Les municipalités de district sont alors remplacées par des municipalités de paroisse et de canton. Tout conseil municipal peut octroyer des licences pour les traverses et fixer les taux que les bateliers peuvent réclamer pour leurs services.

Ce nouveau système municipal aura une courte vie puisque ces municipalités de paroisse et de canton sont remplacées en 1847 par des municipalités de comté¹⁶⁴. On parle ici des comtés électoraux. Les pouvoirs accordés aux municipalités de comté pour régir les traverses sont plus détaillés que ceux qui étaient consentis par la loi remplacée. Les

¹⁶⁰ Ordonnance qui autorise les Commissaires de la paix à régler le prix des chariages des Marchandises, et du passage des Bacs en la Province de Québec [(1777) 17 Geo. III, c. 12 (Qué.)].

¹⁶¹ Ordonnance portant règlement sur les Bateliers et autres qui passent les voyageurs pour de l'argent sur les rivières et autres eaux de cette Province [(1839) 2 Vict., c. 13 (Qué.)].

¹⁶² Ordonnance pour rendre permanentes certaines Ordonnances y mentionnées, et pour amender une des dites Ordonnances [(1840) 3 Vict., c. 16 (Qué.)].

¹⁶³ Acte pour abroger certaines Ordonnances y mentionnées, et faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'Autorités Locales et Municipales dans le Bas-Canada [(1845) 8 Vict., c. 40 (Canada)].

¹⁶⁴ Acte pour faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'Autorités Municipales dans le Bas-Canada [(1847) 10-11 Vict., c. 7 (Canada)].

municipalités de comté peuvent octroyer des licences pour les traverses et fixer les taux qui peuvent être perçus. Mais elles peuvent de plus adopter des règlements régissant la conduite des personnes qui agissent comme traversiers ou passeurs d'eau. Elles peuvent aussi fixer les lieux d'embarquement et de débarquement dans les limites de leur territoire.

Il y avait un flou dans cette loi quant aux traverses dont les deux rives ne sont pas situées dans les limites d'une même municipalité de comté. On y remédie en 1850¹⁶⁵. Dans ces cas, les licences seront accordées par le gouverneur de la province. Les juges de paix de chaque district pourront adopter des règlements pour régir de telles traverses.

Une loi est adoptée en 1853 pour remplacer les dispositions des ordonnances de 1777 et de 1839 sur les traverses¹⁶⁶. Cependant, les licences déjà octroyées en vertu de cette ordonnance de 1839 demeurent en vigueur. Nul ne peut offrir des services de traversier entre deux lieux qui ne sont pas situés entièrement dans les limites d'une municipalité sans détenir une licence émise par le gouvernement. La licence indique les limites de la traverse. Celui qui excède ces limites est passible d'une amende de 5 shillings pour chaque personne ainsi transportée contrairement aux dispositions de cette loi.

Le gouvernement peut adopter des règlements pour établir l'étendue et les limites de telles traverses et pour fixer les droits à payer et les conditions à remplir pour l'obtention d'une licence. Il peut déterminer la dimension et la sorte de vaisseaux qui doivent être utilisés pour effectuer les traverses et la nature des accommodements qui doivent être offerts aux voyageurs. Il peut fixer les taux qui peuvent être perçus d'une personne pour son passage et celui de ses effets et la manière et les lieux où ces taux doivent être affichés. Il peut régler la conduite de ceux qui détiennent une telle licence. Il peut fixer l'heure et la fréquence des passages. Il peut confisquer une licence lorsque les conditions pour son obtention ne sont pas respectées. Les licences d'une durée qui excède 12 mois doivent être accordées par concours public; cependant, aucune licence ne peut excéder 10 ans. On précise que cette loi ne doit pas être interprétée de manière à affecter de quelque manière les privilèges accordés à toute compagnie de chemin de fer.

Un nouveau système municipal voit le jour pour la province en 1855¹⁶⁷. Les municipalités de comté demeurent, tout comme les municipalités de ville et de village qui existent alors. Mais les municipalités de paroisse et de canton réapparaissent. Elles sont englobées dans les municipalités de comté. Tant les conseils municipaux des municipalités de comté que ceux des municipalités de paroisse et de canton reçoivent certains pouvoirs pour régir certaines traverses.

Chaque conseil peut adopter des règlements pour régir toute traverse qui se trouve sous son contrôle, pour fixer les taux payables pour y traverser, pour déterminer le montant à payer pour obtenir une licence ainsi que les autres conditions auxquelles telle licence est octroyée. Il peut imposer des pénalités contre tout traversier ou autre personne qui

¹⁶⁵ Acte pour amender la loi municipale du Bas-Canada [(1850) 13-14 Vict., c. 34 (Canada)].

¹⁶⁶ Acte pour régler les Traverses en dehors des limites locales des Municipalités dans le Bas-Canada [(1853) 16 Vict., c. 212 (Canada)].

¹⁶⁷ Acte des Municipalités et des Chemins du Bas Canada, de 1855 [(1855) 18 Vict., c. 100 (Canada)].

enfreint ces règlements. Une telle licence ne peut cependant être octroyée pour plus d'un an.

Lorsque les deux rives d'une rivière ou d'une étendue d'eau à traverser sont situées dans la même municipalité locale, les traverses sont sous le contrôle du conseil municipal de celle-ci. Lorsque ces deux rives sont situées dans le même comté, mais non dans la même municipalité locale, les traverses sont sous le contrôle du conseil de comté; cependant, le montant versé pour obtenir une telle licence est partagé entre les deux municipalités locales entre lesquelles est située la traverse. Les traverses dont les deux rives ne sont pas situées dans le même comté continuent de relever de l'autorité du gouverneur.

Un conseil municipal ne peut octroyer une licence pour tenir une traverse dans les limites desquelles un privilège exclusif a été accordé par une loi privée au propriétaire d'un pont à péage. Toute personne qui tient une traverse sans licence encourt une amende de 20 shillings pour chaque personne ou chose qu'elle a ainsi traversée.

Des modifications sont apportées en 1857 aux dispositions régissant les traverses¹⁶⁸. À l'avenir, les traverses dont les deux rives ne sont pas situées dans le même comté sont sous le contrôle des municipalités locales qui sont reliées par la traverse. Chaque conseil peut alors régir la traverse jusqu'au milieu du fleuve, de la rivière ou de l'étendue d'eau. Toutes les dispositions de la loi de 1853 qui octroyaient au gouvernement compétence sur de telles traverses sont abrogées. Cependant, il existe des exceptions à cette nouvelle règle. Les traverses entre la cité de Québec et la paroisse Notre-Dame de la Pointe-Lévis et les traverses entre la cité de Montréal et la paroisse de Longueuil ne relèvent pas des municipalités locales.

Des précisions sont introduites en 1860 dans la loi sur les municipalités et les chemins du Bas-Canada¹⁶⁹. Lorsque deux municipalités situées dans des comtés différents ne s'entendent pas pour accorder une licence pour une traverse qui les relie, il revient au gouverneur, par ordre en conseil, de l'octroyer et de la régir.

Les dispositions relatives à certaines traverses sont revues en 1870¹⁷⁰. On se retrouve alors au Québec puisque la confédération canadienne est devenue une réalité. C'est dans la loi relative aux licences que le Législateur a cru bon de loger les dispositions relatives à certaines traverses qui ne relèvent pas des autorités municipales. Nul ne peut agir comme passeur, c'est-à-dire comme traversier, entre la cité de Montréal et la paroisse de Longueuil ou entre cette cité et Laprairie ou entre Lachine et Caughnawaga sans détenir une licence émise par le gouvernement qui circonscrit les limites de la traverse.

¹⁶⁸ Acte d'amendement des municipalités et des chemins du Bas Canada de 1857 [(1857) 20 Vict., c. 41 (Canada)].

¹⁶⁹ Acte concernant les Municipalités et les Chemins dans le Bas Canada [(1860) 23 Vict., c. 61 (Canada)].

¹⁷⁰ Acte pour refondre et amender la Loi relative aux licences, et aux droits et obligations des personnes tenues d'en être munies [(1870) 34 Vict., c. 2 (Qué.)].

Le gouvernement peut établir l'étendue et les limites de ces traverses et définir la manière en laquelle, les conditions auxquelles et le temps pour lequel de telles licences sont octroyées. Il peut fixer la dimension et la description des bateaux qui doivent être utilisés pour ces traverses ainsi que les commodités qui doivent être offertes aux passagers. Il peut fixer les péages ou les taux auxquels les personnes et les effets sont transportés et les lieux où ces taux sont affichés.

Le gouvernement peut aussi régler la conduite que doivent avoir envers les passagers les personnes possédant une telle licence et fixer le temps, les heures et parties d'heure durant lesquels les bateaux doivent passer ou repasser ou partir de l'une ou de l'autre rive de la traverse. Il peut annuler toute licence en cas de défaut de respecter ces conditions. Finalement, il peut imposer des amendes n'excédant pas 10 \$ pour toute contravention à ces règlements. Nulle licence de traverse ne peut être accordée pour une période de plus de 12 mois, à moins qu'elle ne soit octroyée à la suite d'un concours public. Dans ce dernier cas, une licence ne peut excéder 10 ans.

C'est aussi en 1870 que la Législature du Québec adopte le Code municipal¹⁷¹. Ce code contient les dispositions relatives aux traverses sous le contrôle des municipalités qu'il régit. Une municipalité locale peut déterminer la somme à payer et les conditions à observer pour obtenir une licence de passage d'eau. Elle peut fixer ou approuver les taux payables à un bateleur pour traverser un passage d'eau par bateau, vapeur ou toute autre embarcation.

Une licence pour un passage d'eau ne peut être octroyée pour une période de plus de 12 mois. Lorsque le passage d'eau se trouve sous la responsabilité conjointe de deux municipalités locales, le conseil municipal de l'une ou l'autre municipalité peut adopter des règlements relatifs au passage d'eau. Ces règlements entrent en vigueur sur approbation de l'autre municipalité ou, à défaut d'entente, par le gouvernement. Les deniers provenant de toute licence accordée par le gouvernement appartiennent, par moitié, aux deux municipalités intéressées.

Il ne peut être octroyé une licence par une municipalité ou le gouvernement dans les limites desquelles un privilège exclusif a été accordé par une loi privée au propriétaire d'un pont à péage. Nul ne peut agir comme batelier sans détenir une licence à cette fin. Nul ne peut excéder les limites assignées dans sa licence. En cas de contravention à ces dispositions, une personne encourt une amende d'au plus 4 \$ pour chaque passager ou objet alors transporté.

Le code prend le soin de rappeler que les passages d'eau, entre la paroisse de Notre-Dame de la Victoire et de la cité de Québec, et ceux entre la paroisse de Longueuil et la cité de Montréal, entre Montréal et Laprairie et entre Lachine et Caughnawaga ne sont pas régis par ce code. La loi sur les licences de 1870 est silencieuse quant à la traverse

¹⁷¹ Code Municipal de la Province de Québec [(1870) 34 Vict., c. 68 (Qué.)].

entre la paroisse de Notre-Dame de la Victoire et de la cité de Québec : on verra sous peu qu'elle est traitée différemment.

Des modifications sont apportées en 1878 aux dispositions de la loi sur les licences qui portent sur les traverses¹⁷². Il est alors stipulé qu'aucune licence n'est requise pour exercer le métier de passeur ou traversier entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent, excepté entre la cité de Montréal et la ville de Longueuil, entre cette cité et Laprairie et entre Lachine et Caughnawaga, aux endroits et limites qui sont indiqués dans les licences octroyées à cette fin.

La même année, soit en 1878, une modification est apportée aux dispositions du Code municipal qui traitent des traverses¹⁷³. Alors que les licences de traverse ne pouvaient être octroyées pour une période excédant 12 mois, elles pourront dorénavant l'être pour une période qui n'excède pas cinq ans.

Une loi sur les cités et villes est adoptée en 1903¹⁷⁴. Cette loi s'appliquera à toute cité ou ville qui sera à l'avenir constituée par une loi particulière. Le conseil municipal d'une telle cité ou ville peut adopter des règlements pour régir les personnes exerçant le métier de passeur et pour fixer les prix qu'elles peuvent exiger.

Un nouveau Code municipal est adopté pour le Québec en 1916¹⁷⁵. Ce code n'innove en rien en ce qui concerne les traverses. Il se contente de reprendre les dispositions qui existaient jusqu'alors.

De nombreux articles de la loi sur les licences sont remplacés en 1921¹⁷⁶. En ce qui concerne les licences de traverse, on y trouve une seule nouveauté. Il est alors prévu qu'aucune licence n'est requise pour exercer le métier de passeur ou traversier entre les rives de toutes rivières formant la ligne frontière qui sépare la province de toute autre province ou territoire.

Une nouvelle loi sur les cités et villes entre en vigueur en 1922¹⁷⁷. Elle est fort succincte relativement aux traverses. Elle se contente d'énoncer que le conseil municipal d'une municipalité régie par cette loi peut adopter des règlements sur les personnes exerçant le métier de passeur et sur les prix qu'elles peuvent exiger.

Il s'agit de la dernière loi qui traite des traverses exploitées par le privé. Même les dispositions sur les licences de traversier, qui étaient contenues dans la loi sur les licences, sont omises des statuts refondus du Québec de 1964 : pourtant il s'agit là de

172 Acte pour amender et refondre l'acte des licences de Québec, et ses amendements [(1878) 41 Vict., c. 3 (Qué.)].

173 Acte pour amender certains articles du code municipal de la province de Québec [(1878) 41 Vict., c. 18 (Qué.)].

174 Loi concernant les cités et villes [(1903) 3 Ed. VII, c. 38 (Qué.)].

175 Loi concernant le Code municipal de la province de Québec [(1916) 6 Geo. V, c. 4 (Qué.)].

176 Loi amendant les Statuts refondus, 1909, concernant les licences [(1921) 11 Geo. V, c. 26 (Qué.)].

177 Loi concernant les cités et les villes [(1922) 13 Geo. V, c. 65 (Qué.)].

dispositions de nature fiscale. On assiste bien en 1971 à la création de la Société des traversiers Québec-Lévis¹⁷⁸. Mais les actions de la compagnie font partie du domaine public du Québec et sont attribuées au ministre des Finances. Les affaires de la Société sont administrées par un conseil d'administration composé de cinq membres nommés par le gouvernement. Il ne s'agit pas de transport privé.

* * *

On sait que les traverses visées par la loi sur les licences ne relevaient pas des municipalités. Les traverses relevant des municipalités étaient régies par des dispositions de lois générales comme le Code municipal ou la loi sur les cités et villes. Cependant, un bémol s'impose. Bien des municipalités constituées en vertu d'une loi particulière se sont vues attribuer une compétence exclusive sur certaines traverses. Et il ne faut pas se surprendre si les premières municipalités à profiter de cet avantage furent les cités de Québec et de Montréal.

On ne peut traiter des pouvoirs de la cité de Québec de régir les traverses sans examiner également ceux qui furent accordés à la ville de Lévis. Une traverse a au moins deux rives, n'est-ce pas.

La cité de Québec fut de nouveau constituée en personne morale en 1840 par une ordonnance du Conseil spécial du Bas-Canada¹⁷⁹. Des modifications sont apportées à cette ordonnance en 1841¹⁸⁰. La cité est alors revêtue de tous les pouvoirs que possédaient les juges de paix pour le district de Québec pour adopter un tarif des taux à être payés pour les services de traverse offerts dans une distance de neuf milles de la cité. Elle peut adopter des règlements pour régir la conduite des passeurs. Elle peut fixer les lieux de débarquement dans la cité. Le gouverneur conserve toutefois son pouvoir d'accorder les licences aux passeurs leur permettant de relier la cité de Québec par traverse. Toutefois, la cité sera investie en 1855 du pouvoir exclusif d'émettre de telles licences pour toute traverse située dans un rayon de 12 milles de la cité¹⁸¹.

178 Loi de la Société des traversiers Québec-Lévis [1971, c. 65 (Qué.)].

179 Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Québec [(1840) 4 Vict., c. 35 (Qué.)].

180 Ordonnance pour amender une Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Québec [(1841) 4 Vict., c. 31 (Qué.)].

181 Acte pour amender et refondre les dispositions des ordonnances pour l'incorporation de la cité et ville de Québec, et pour déléguer de plus amples pouvoirs à la corporation de la dite cité et ville [(1855) 18 Vict., c. 159 (Canada)].

Les pouvoirs de la cité sur les traverses sont modifiés en 1858¹⁸². Le conseil de la cité peut régler les traverses entre la cité de Québec et la paroisse de Notre-Dame de la Victoire de Lévis, entre la cité de Québec et la paroisse de Saint-Joseph de Lévis et entre la cité de Québec et l'île d'Orléans et il peut établir les taux payables pour y traverser. Il peut fixer la somme à verser pour l'obtention d'une telle licence ainsi que les autres conditions auxquelles ces licences sont octroyées. Il peut imposer des pénalités contre tout traversier ou autre personne qui enfreint une disposition des règlements qui régissent les traverses. De telles licences de traverse ne peuvent être octroyées pour plus d'un an et le tarif des taux de péage doit être approuvé par le gouvernement. Les revenus provenant de l'octroi de ces licences doivent être partagés : une moitié revient à la cité de Québec et l'autre moitié aux municipalités où les traverses aboutissent.

La ville de Lévis est constituée en 1861¹⁸³. Le conseil de ville est investi du pouvoir d'adopter des règlements relatifs à la traverse entre la ville de Lévis et la cité de Québec et il peut imposer des pénalités pour leur violation. La cité de Québec conserve ses prérogatives exclusives pour accorder des licences pour cette traverse d'une durée qui n'excède pas 10 ans, mais les revenus provenant de leur octroi doivent être partagés entre la cité et la ville.

La charte de la cité de Québec est refondue en 1865 et des modifications lui sont apportées par la même occasion¹⁸⁴. La cité peut réglementer les traverses sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité et tout lieu situé dans un rayon de 12 milles de celle-ci. Elle peut établir un tarif des droits de péage pour l'usage de ces traverses. Elle peut délivrer des licences aux passeurs et en fixer le coût : la moitié de ce revenu appartient à la cité et l'autre moitié est remise à la municipalité où aboutit le passage.

Le conseil de la cité, s'il trouve cela plus avantageux, peut adopter un règlement pour autoriser l'adjudication par encan public du droit exclusif d'effectuer des traverses entre la cité et la ville de Lévis pour une période qui n'excède pas neuf ans. Le règlement fixe la somme annuelle que doit payer l'adjudicataire en contrepartie de ce droit. Celui-ci doit fournir deux cautions valables qui s'engagent solidairement avec lui au paiement de cette somme et au respect de toutes les conditions énoncées au contrat conclu avec la cité. Le prix de l'adjudication est partagé entre la cité et la municipalité dans laquelle aboutit la traverse.

Le règlement du conseil de la cité peut prévoir des dispositions visant à s'assurer de la commodité et de la sûreté des passagers. Il peut prévoir le mode de traverse, fixer le temps et le nombre de traversées à être faites chaque jour et imposer une amende d'au plus 40 \$ pour toute infraction à l'une des dispositions de ce règlement.

182 Acte pour amender l'acte passé dans la dix-huitième année du règne de Sa Majesté, chapitre cent cinquante-neuf, intitulé : *Acte pour amender et refondre les dispositions des ordonnances pour l'incorporation de la cité et ville de Québec, et pour déléguer de plus amples pouvoirs à la corporation de la dite cité et ville* [(1858) 22 Vict., c. 30 (Canada)].

183 Acte pour incorporer la ville de Lévis [(1861) 24 Vict., c. 70 (Canada)].

184 Acte pour amender et refondre les dispositions contenues dans les actes et ordonnances concernant l'incorporation de la cité de Québec et l'Aqueduc de la dite cité [(1865) 29 Vict., c. 57 (Canada)].

Dès l'année suivante, la charte de la cité de Québec est modifiée par l'ajout d'une disposition relative à la traverse entre la cité de Québec et la Pointe-Lévis¹⁸⁵. Comme la cité de Québec a pris de bonne foi des engagements avec messieurs Barras, Couture et Foisy à l'égard de cette traverse, le maire de la cité est autorisé à leur accorder pour au plus neuf ans le privilège exclusif de cette traverse à partir du 1^{er} septembre 1866.

De nouveaux pouvoirs sont consentis au conseil de la cité de Québec en 1868¹⁸⁶. Il peut obliger les canotiers, les bateliers et les chaloupiers à se munir d'une licence ainsi que de numéros pour exercer leur métier qui consiste à offrir leurs services à des bouchers, des boulangers, des regrattiers, des charretiers et des porte-faix pour venir dans la cité ou en retourner. Le conseil peut aussi adopter un tarif des taux qu'ils peuvent exiger pour leurs services.

On précise en 1870 que les bateliers et les canotiers ne sont pas tenus d'obtenir une licence pour la saison hivernale¹⁸⁷. Le conseil de la cité fixe par règlement les numéros dont on doit se munir avec une licence et il prescrit la manière dont ils doivent être placés sur les voitures, les chaloupes et les canots. En cas de violation de cette obligation, une personne est passible d'une amende qui n'excède pas 20 \$. Une personne qui a l'habitude de placer une chaloupe, un canot ou un bateau auprès d'un débarcadère, d'une grève ou d'un quai dans les limites de la cité ou qui transporte des personnes ou des marchandises est présumée exercer le métier de canotier, de batelier ou de chaloupier contre rémunération à moins qu'elle ne démontre à la cour qu'elle n'exerçait pas ce métier.

La ville de Lévis ainsi que tout contribuable de celle-ci sont autorisés en 1902 à intenter une poursuite à l'encontre de toute personne pour le recouvrement d'une pénalité pour une infraction à une disposition des règlements de la cité de Québec relatifs à la traverse entre Québec et Lévis¹⁸⁸. On voit ici la raison pour laquelle cette traverse fut ignorée dans la loi sur les licences de 1870 : cette traverse relevait déjà de la compétence de la cité de Québec.

La ville de Lévis obtient de la Législature en 1906 la possibilité d'avoir un droit de regard plus prononcé quant à la traverse entre Québec et Lévis¹⁸⁹. La cité de Québec continuera, bien sûr, d'octroyer la licence pour cette traverse. Par contre, à compter de l'expiration du

185 Acte pour amender l'acte pour amender et refondre les dispositions contenues dans les actes et ordonnances concernant l'incorporation de la cité de Québec et l'Aqueduc de la dite cité [(1866) 29-30 Vict., c. 57 (Canada)].

186 Acte pour amender de nouveau l'acte pour amender et refondre les dispositions contenues dans les actes et ordonnances concernant l'incorporation de la cité de Québec et l'aqueduc de la dite cité, et pour amender l'acte vingt-neuvième et trentième Victoria, chapitre cinquante-sept, amendement le susdit acte [(1868) 31 Vict., c. 33 (Qué.)].

187 Acte pour amender les dispositions des divers actes concernant l'incorporation de la cité de Québec [(1870) 33 Vict., c. 46 (Qué.)].

188 Loi amendement la charte de la ville de Lévis [(1902) 2 Ed. VII, c. 53 (Qué.)].

189 Loi refondant et revisant la charte de la ville de Lévis [(1906) 6 Ed. VII, c. 49 (Qué.)].

contrat alors en vigueur quant à cette traverse, les règlements la régissant devront désormais être préparés conjointement par les conseils municipaux de la cité de Québec et de la ville de Lévis. Au moins un an avant l'expiration du contrat existant, le maire de la cité de Québec convoque un comité spécial composé de trois membres désignés par la cité de Québec et de trois membres nommés par la ville de Lévis dans le but de préparer le règlement traitant de l'octroi du nouveau contrat, du prix exigé pour la licence, de la fixation des taux de péage pour le fret et les passagers et des autres conditions que le comité spécial jugera à propos d'imposer.

Ce comité est présidé par l'un de ses membres qui est choisi à la majorité des membres présents et, en cas d'égalité de voix sur le choix du président, il est choisi par la voie du tirage au sort. Le président du comité a droit de voter sur toutes les questions et, au cas d'égalité de votes, il a une voix prépondérante. Le quorum de ce comité est de quatre membres. Ces règlements sur la traverse entre Québec et Lévis entrent en vigueur après approbation par la cité de Québec de la façon prévue par la loi et les règlements qui régissent la cité.

On prévoit en 1908 que tout contrat qui sera passé par la cité de Québec pour le service de traversiers entre la cité de Québec et la ville de Lévis doit, pour être valide, être approuvé par le gouvernement¹⁹⁰. La cité doit, au moins deux ans avant l'expiration d'un tel contrat, demander des soumissions pour son renouvellement.

La charte de la cité de Québec est de nouveau amendée en 1909¹⁹¹. Il est alors prévu que la cité de Québec, au lieu de demander des soumissions pour le contrat de la traverse entre Québec et Lévis, peut plutôt conclure des arrangements avec la ville de Lévis pour pourvoir à l'acquisition ou au louage de bateaux pour établir, sous leurs contrôle et administration, un service de bateaux pour la traversée sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité de Québec et la ville de Lévis pendant le laps de temps à être convenu et aux conditions à être établies. S'il est plutôt décidé de vendre par soumissions publiques le droit exclusif de cette traverse, le contrat en résultant pourra être d'une durée qui n'excède pas 15 ans.

Advenant qu'une entente intervienne entre la cité de Québec et la ville de Lévis pour l'organisation et le maintien d'un service de traverse entre ces deux municipalités, la ville de Lévis est autorisée à emprunter à cette fin une somme de 250 000 \$¹⁹². Mais si ces municipalités ne prennent pas à leur charge ce service de traverse, tout contrat passé devra être préparé par le comité conjoint désigné à cette fin et le contrat devra recevoir l'autorisation du gouvernement.

Des différends semblent avoir surgi entre l'adjudicataire de la traverse et la cité de Québec et la ville de Lévis¹⁹³. Il est alors prévu en 1911 que les parties peuvent convenir

190 Loi amendant la charte de la cité de Québec [(1908) 8 Ed. VII, c. 83 (Qué.)].

191 Loi amendant la charte de la cité de Québec [(1909) 9 Ed. VII, c. 80 (Qué.)].

192 Loi amendant la charte de la ville de Lévis [(1909) 9 Ed. VII, c. 87 (Qué.)].

193 Loi amendant la charte de la cité de Québec [(1911) 1 Geo. V, (2^e session), c. 59 (Qué.)].

de modifier le contrat alors en vigueur en ce qui concerne la construction et le devis des bateaux. Les parties peuvent même convenir de mettre fin au contrat. Dans un tel cas, la cité de Québec peut, sur recommandation du comité conjoint, faire des arrangements temporaires pour assurer le service de traverse le temps requis pour donner de nouveaux avis et accorder un nouveau contrat. De plus, la cité de Québec peut, dans le cas de refus de la part de la ville de Lévis de concourir avec elle au projet de municipaliser le service de traverse, organiser elle seule ce service.

Cette municipalisation n'aura pas lieu alors. À preuve, la cité de Québec, la cité de Lévis et l'adjudicataire de la traverse sont autorisés en 1924 à modifier le contrat, toujours en ce qui concerne la construction et le devis des bateaux¹⁹⁴.

La traverse de Lévis, Limitée a obtenu par règlement de la cité de Québec, pour une période de 15 ans débutant en 1925, le privilège exclusif d'exploiter des bateaux passeurs entre la cité de Québec et la cité de Lévis¹⁹⁵. Il est prévu que la compagnie doit faire partir simultanément de Québec et de Lévis un de ses bateaux à tous les quarts d'heure pour le transport du fret et des voyageurs. La compagnie désire que l'on apporte des modifications à son contrat pour faire partir ses bateaux seulement aux 20 minutes. Les membres du comité conjoint formé par la cité de Québec et la cité de Lévis pour la surveillance de la traverse ne s'entendent pas au sujet de cette demande. Il est alors convenu que la demande de la compagnie sera soumise à la Commission des services publics de Québec qui aura une juridiction exclusive pour fixer les heures de traverse dans l'intérêt du public et des voyageurs.

La loi de 1929 qui refond la charte de la ville de Québec nous apprend que le droit exclusif de la traverse entre Québec et Lévis peut être octroyé pour au plus 25 ans¹⁹⁶. Cette loi déclare aussi valide le contrat passé le 18 mars 1929 entre la cité de Québec, la cité de Lévis et La Traverse de Lévis, Limitée. La cité de Québec est aussi autorisée à emprunter une somme de 225 000 \$ pour la construction de quais pour faciliter l'accostage des bateaux de la compagnie.

On ne retrouvera pas subséquemment de changements majeurs dans les chartes des cités de Québec et de Lévis qui modifient l'équilibre des pouvoirs accordés aux deux cités quant à la traverse qui les dessert. Advient seulement en 1971 la création de la Société des traversiers Québec-Lévis¹⁹⁷. Il s'agit d'un organisme public dont toutes les actions sont détenues par le ministre des Finances du Québec. Sa charte prévoit qu'elle peut, avec l'autorisation du gouvernement, acquérir, détenir ou céder des actions ou autres intérêts dans toute entreprise dont les objets sont similaires aux siens.

* * *

194 Loi modifiant la loi constituant en corporation la cité de Québec [(1924) 14 Geo. V, c. 88 (Qué.)].

195 Loi concernant la traverse entre Québec et Lévis [(1927) 17 Geo. V, c. 79 (Qué.)].

196 Loi refondant la charte de la cité de Québec [(1929) 19 Geo. V, c. 95 (Qué.)].

197 Loi de la Société des traversiers Québec-Lévis [1971, c. 65 (Qué.)].

Nous avons vu que certaines traverses n'étaient pas régies par les lois générales relatives aux municipalités telles le Code municipal et la loi sur les cités et villes. Les traverses reliant l'île de Montréal à des municipalités ou des endroits sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent font partie de celles-ci et, depuis 1870, la loi sur les licences leur est applicable. C'est donc le gouvernement qui voit à l'émission des licences pour de telles traverses. Il n'en demeure pas moins que la cité de Montréal a certains droits de regard sur ces traverses que l'on retrouve dans sa charte et ce, bien avant 1870.

Dès 1841, la charte de la cité de Montréal de 1840 est modifiée et certaines des modifications sont relatives aux traverses¹⁹⁸. Ainsi, est-il statué :

XVII. Et qu'il soit de plus Ordonné et Statué, que tous les pouvoirs et l'autorité dont étaient ci-devant revêtus les Juges de Paix pour le district de Montréal, au sujet d'aucun tarif des taux de passage d'aucun endroit en deçà de neuf milles de la dite cité, ou au sujet d'aucunes règles et règlements pour la conduite de personnes agissant comme passeurs à la dite cité, des endroits en dedans des dites limites, seront et ils sont par les présentes attribués au dit Conseil qui en sera revêtu, et qui aura plein pouvoir et autorité de faire de telles règles et de tels règlements et statuts touchant tels taux de passage, et pour la conduite des dits passeurs, et ayant rapport à tous endroits de débarquement dans la dite cité de Montréal, qu'il jugera convenable; pourvu toujours, que toutes règles et tous règlements faits pour les objets susdits, par les dits Juges de Paix, et en force lors de la passation de cette ordonnance, demeureront en force et seront observés sous la direction du dit Conseil jusqu'à ce qu'il les change ou rappelle : et pourvu aussi, que rien du contenu des présentes, ne diminuera en aucune manière les pouvoirs de la Maison de la Trinité de Montréal, ou l'autorité des dits Juges de Paix, ou du Gouverneur, Lieutenant-Gouverneur, ou de la personne chargée de l'administration du Gouvernement de cette Province, à l'effet d'accorder ou refuser une licence à aucun passeur, ou d'exempter aucune personne sujette à aucune pénalité imposée par la loi sur les personnes agissant comme passeurs sans telle licence.

En 1845, le pouvoir d'émettre des permis pour les traverses situées à une distance de neuf milles de la cité revient au conseil de la cité, malgré toute loi, usage ou coutume à ce contraire¹⁹⁹. La loi de 1851 qui refond la charte de la cité de Montréal contient encore cette mesure²⁰⁰. Il est précisé en 1855 que le conseil de la cité a plein pouvoir pour suspendre ou révoquer une licence accordée à un passeur pour toute offense ou violation d'une disposition réglementaire relative aux traverses²⁰¹. Et, à compter de 1874, le conseil de la cité peut adopter des règlements sur la conduite des personnes qui agissent comme passeurs²⁰².

198 Ordonnance pour amender une Ordonnance pour incorporer les Cité et Ville de Montréal [(1841) 4 Vict., c. 32 (Qué.)].

199 Acte pour amender et consolider les dispositions de l'Ordonnance pour incorporer la Cité et Ville de Montréal, et d'une certaine Ordonnance amendant cette Ordonnance, et pour investir de certains autres pouvoirs la Corporation créée par l'Ordonnance en ce premier lieu mentionnée [(1845) 8 Vict., c. 59 (Canada)].

200 Acte pour amender et consolider les dispositions de l'ordonnance pour incorporer la cité et ville de Montréal, et d'une certaine ordonnance et de certains actes amendant cette ordonnance, et pour investir de certains autres pouvoirs la corporation de la dite cité de Montréal [(1851) 14-15 Vict., c. 128 (Canada)].

201 Acte pour amender les dispositions des divers actes pour l'incorporation de la cité de Montréal [(1855) 18 Vict., c. 162 (Canada)].

Le conseil de la cité de Montréal est autorisé en 1915 à financer la construction de bateaux pour le service de traversier entre la cité de Montréal et l'île Sainte-Hélène et il peut construire des quais et des débarcadères pour cette traverse²⁰³.

* * *

Les cités de Québec et de Montréal ne seront pas les seules municipalités du Québec à jouir de privilèges particuliers quant à des traverses. Quelques autres municipalités s'en verront aussi dotées.

C'est le cas, entre autres, de la cité de Trois-Rivières. Dès 1860, on lui reconnaît le droit exclusif d'accorder des permis de traverse d'une rive à l'autre du fleuve Saint-Laurent pour gagner la cité de Trois-Rivières ou pour en repartir²⁰⁴. En 1872, alors que l'on étend ce privilège aux traverses entre la cité et la paroisse du Cap-de-la-Madeleine, on prend la peine de préciser que ce droit est accordé malgré les dispositions du Code municipal sur ce sujet²⁰⁵.

Lors de la refonte de la charte de la cité en 1875, on mentionne que ces privilèges lui sont accordés du fait qu'elle doive, en retour, entretenir les chemins d'hiver sur ces traverses²⁰⁶. De plus, on précise que la cité, en accordant de tels permis, peut y adjoindre des conditions, des obligations et des restrictions. Elle peut aussi adopter un tarif des taux de péage qui peuvent être réclamés. À partir de 1894, la cité peut plutôt vendre à l'enchère ces permis de traverse²⁰⁷.

La charte de la cité de Trois-Rivières est refondue en 1901, mais on y apporte aussi des modifications à cette occasion²⁰⁸. Ainsi, la cité peut acquérir et posséder des terrains sur la rive sud et sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans les paroisses qui environnent la cité, et y construire des quais pour l'établissement et le maintien des traverses au moyen de bateaux-passeurs.

La ville de Sorel, qui n'était pas encore une cité en 1872, reçoit aussi le droit exclusif de délivrer des permis de passage d'eau pour partir ou joindre la ville d'une rive à l'autre du

202 Acte pour réviser et refondre la charte de la cité de Montréal, et les divers actes qui l'amendent [(1874) 37 Vict., c. 51 (Qué.)].

203 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1915) 5 Geo. V, c. 89 (Qué.)].

204 Acte pour amender ultérieurement l'acte d'incorporation de la Cité de Trois-Rivières [(1860) 23 Vict., c. 74 (Canada)].

205 Acte pour amender de nouveau l'acte d'incorporation de la cité des Trois-Rivières [(1872) 36 Vict., c. 57 (Qué.)].

206 Acte pour amender et refondre l'acte d'incorporation de la cité des Trois-Rivières, et les divers actes qui l'amendent [(1875) 38 Vict., c. 76 (Qué.)].

207 Loi amendant les diverses lois concernant la corporation de la cité des Trois-Rivières [(1894) 57 Vict., c. 59 (Qué.)].

208 Loi revisant et refondant la charte de la cité des Trois-Rivières [(1901) 1 Ed. VII, c. 44 (Qué.)].

fleuve Saint-Laurent ou de la rivière Richelieu²⁰⁹. Elle peut, ce faisant, lier la délivrance d'un permis au respect des conditions, des obligations et des restrictions prévues à son règlement sur les traverses. Elle peut adopter un tarif des taux de péage pour les passages d'eau.

La ville de Sorel est autorisée en 1882 à subventionner une ou des lignes de bateaux traversiers, à la condition que le tarif des taux de péages pour le trajet et le nombre des trajets par jour soient fixés par son conseil municipal. Cela a pour but de favoriser les communications entre la ville et les localités environnantes sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent et de faciliter l'accès aux marchés de la ville aux personnes qui désirent les alimenter²¹⁰.

La cité de Sorel doit partager une partie de ses pouvoirs sur les traverses en 1909²¹¹. Les permis de traverse sur la rivière Richelieu entre la cité et la municipalité du village de Saint-Joseph de Sorel sont délivrés par les conseils des deux municipalités : à défaut d'entente, ils sont émis par le gouvernement. Tant la cité de Sorel que la municipalité de Saint-Joseph de Sorel peuvent, pour leur territoire respectif, établir les taux de péage et imposer des conditions et des restrictions.

La ville de Berthier peut délivrer des permis pour les traverses du fleuve Saint-Laurent qui vont ou partent de la ville et elle peut percevoir des droits pour leur émission qui sont versés dans les fonds de la ville²¹². Ces traverses sont régies conjointement par la ville et par la municipalité avec laquelle elles communiquent : ces municipalités doivent s'entendre sur les conditions et les restrictions d'émission et sur les taux de péage, à défaut de quoi le gouvernement adopte les règlements requis à cette fin.

Le passage d'eau ou traverse de la rivière Saguenay, entre la ville de Chicoutimi et le village de Sainte-Anne, dans le canton de Tremblay, est sous le contrôle conjoint des deux municipalités. Celles-ci doivent s'entendre sur les conditions régissant la traverse : à défaut, elles sont fixées par le gouvernement²¹³.

Pour assurer et améliorer les moyens de communication entre le village de Sainte-Anne, le canton de Tremblay et la ville de Chicoutimi, le village de Sainte-Anne demande en 1926 qu'il soit autorisé à municipaliser la traverse sur le Saguenay entre ces localités²¹⁴. La ville de Chicoutimi consent à ce que le village de Sainte-Anne opère seul ce service. La municipalité du village de Sainte-Anne est ainsi autorisée à établir, sous son contrôle et son administration, un service de bateaux-passeurs pour la traversée sur la rivière

²⁰⁹ Acte pour amender l'Acte 23 Victoria, chapitre 75, concernant l'acte d'incorporation de la ville de Sorel [(1872) 36 Vict., c. 58 (Qué.)].

²¹⁰ Acte pour amender les divers actes relatifs à la corporation de la ville de Sorel [(1882) 45 Vict., c. 102 (Qué.)].

²¹¹ Loi amendant la charte de la cité de Sorel [(1909) 9 Ed. VII, c. 85 (Qué.)].

²¹² Acte pour refondre et amender l'acte pour incorporer la ville de Berthier et l'acte qui l'amende [(1876) 40 Vict., c. 48 (Qué.)].

²¹³ Loi refondant et remplaçant la charte de la ville de Chicoutimi [(1904) 4 Ed. VII, c. 62 (Qué.)].

²¹⁴ Loi concernant la municipalisation du service de la traverse sur la rivière Saguenay, entre la ville de Chicoutimi et le village de Sainte-Anne [(1926) 16 Geo. V, c. 86 (Qué.)].

Saguenay entre le village de Sainte-Anne, le canton de Tremblay et la ville de Chicoutimi, pendant 25 ans à partir du 1^{er} mai 1926, et à acquérir ou louer ce qui est nécessaire à cette fin. Le nombre et les heures des traversées ainsi que les tarifs seront réglementés par le village de Sainte-Anne et la ville de Chicoutimi. À défaut d'entente, le différend est soumis, à la demande de l'une des municipalités, à la Commission des services publics de Québec qui statue sur le tout.

Le conseil de la ville de Grand'Mère peut régler les passages d'eau qui sont sous la responsabilité de la ville et déterminer la somme à payer et les conditions à observer pour l'octroi d'un permis de passage d'eau; et personne ne peut faire le commerce ou le métier de batelier ou traversier sans avoir obtenu du conseil un permis à cette fin²¹⁵. On précise en 1910 que la ville de Grand'Mère doit, en retour de ce droit exclusif d'accorder des permis, entretenir les chemins d'hiver nécessaires pour les traverses²¹⁶. Le conseil accorde les permis de traverse sous telles conditions, obligations ou restrictions qu'il peut établir par règlement et il peut fixer un ou des tarifs de taux de péage pour les traverses. Il a aussi le pouvoir de vendre à l'enchère les permis de traverse.

Le conseil de la ville de Shawinigan Falls peut régler les traverses sous la juridiction de la ville et déterminer le montant à payer et les conditions à remplir pour obtenir un permis de passeur; et nul ne pourra exercer le métier ou commerce de batelier ou de passeur sans avoir obtenu un permis du conseil²¹⁷.

La ville de Verdun²¹⁸ et la ville de Joliette²¹⁹ peuvent octroyer des permis et assujettir à des règlements les personnes exerçant le métier de passeur et fixer les prix qu'elles peuvent exiger.

En vue d'améliorer la communication entre l'île d'Orléans et la cité de Québec, un service de traversier est requis, en particulier durant les saisons rigoureuses. La municipalité du comté de Montmorency No 2 est prête à prendre les mesures requises afin d'établir et de maintenir ce service durant une période d'au moins 20 ans, mais la dépense que cela occasionnerait serait une lourde charge pour la municipalité. Aussi, celle-ci demande en 1925 l'aide du gouvernement²²⁰.

Une loi est adoptée à cette fin. Le gouvernement est autorisé, aux termes et conditions qu'il détermine, à accorder chaque année à la municipalité du comté de Montmorency No 2, pendant une période de 20 ans, un subside de 4 000 \$ payable à même le fonds consolidé du revenu afin d'aider à l'établissement et au maintien d'un service de traverse entre l'île d'Orléans et la cité de Québec.

215 Loi constituant en corporation la ville de Grand'Mère [(1901) 1 Ed. VII, c. 52 (Qué.)].

216 Loi revisant et refondant la charte de la ville de Grand'Mère [(1910) 1 Geo. V, c. 54 (Qué.)].

217 Loi constituant en corporation la ville de Shawinigan Falls [(1902) 2 Ed. VII, c. 56 (Qué.)].

218 Loi constituant en corporation la ville de Verdun [(1907) 7 Ed. VII, c. 73 (Qué.)].

219 Loi amendant la charte de la ville de Joliette [(1915) 5 Geo. V, c. 94 (Qué.)].

220 Loi concernant l'octroi d'un certain subside à la municipalité du comté de Montmorency No 2 [(1925) 15 Geo. V, c. 5 (Qué.)].

Pour assurer cette liaison, la municipalité du comté de Montmorency No 2 a conclu un contrat avec La Traverse de l'Île d'Orléans, Limitée, par lequel cette dernière s'engage à maintenir un service de traverse pour le transport des passagers, du courrier et du fret en toute saison, spécialement en dehors de la saison normale de navigation. Ce contrat est pour 20 ans, soit de 1925 à 1945. Comme la municipalité n'avait pas le pouvoir de s'engager par un tel contrat, elle s'adresse à la Législature à qui elle demande de le valider et cette dernière fait droit à sa demande²²¹.

* * *

La loi de 1853 sur les traverses prenait la peine de mentionner qu'elle ne devait pas être interprétée de manière à affecter de quelque manière les privilèges accordés à toute compagnie de chemin de fer²²². Cette admonestation n'était pas inutile, car bien des compagnies de chemin de fer ont obtenu l'autorisation d'offrir des services de traversier.

La Compagnie du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent est la première compagnie de chemin de fer à voir le jour au Bas-Canada. Elle est constituée en personne morale en 1832 par une loi privée²²³. Sa charte est modifiée en 1836²²⁴. En plus des pouvoirs qu'elle possède déjà, la compagnie est autorisée à transporter des marchandises et des voyageurs sur le fleuve Saint-Laurent et à tenir une traverse depuis les quais qu'elle a fait construire jusqu'au havre de Montréal. Pour ce faire, elle peut utiliser des bateaux à vapeur, des barges, des chaloupes ou tous autres bâtiments. Cette loi fixe en détail les tarifs qui seront alors applicables. Il est à souligner que cette loi n'accorde à la compagnie aucun droit exclusif de traverse.

La charte de la Compagnie du Chemin à lisses (*rail-road*) du Saint-Laurent et de l'Atlantique date de 1845²²⁵. Des modifications intervenues en 1847 l'autorisent à établir des traverses depuis son terminus dans la paroisse de Longueuil jusqu'à tout endroit de l'île de Montréal au moyen de bateaux à vapeur ou mus par un autre agent moteur²²⁶. Elle peut réclamer pour le passage des passagers et des marchandises les taux prévus en

221 Loi ratifiant le règlement N^o un de la municipalité du comté de Montmorency No 2 et le contrat passé entre ladite municipalité et la Traverse de l'Île d'Orléans, Limitée [(1925) 15 Geo. V, c. 150 (Qué.)].

222 Acte pour régler les Traverses en dehors des limites locales des Municipalités dans le Bas-Canada [(1853) 16 Vict., c. 212 (Canada)].

223 Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à lisses entre le Lac Champlain et le Fleuve Saint Laurent [(1832) 2 Wm. IV, c. 58 (Qué.)].

224 Acte pour amender et étendre les dispositions d'un Acte, intitulé, «Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à Lisses entre le Lac Champlain et le Fleuve Saint Laurent» [(1836) 6 Wm. IV, c. 6 (Qué.)].

225 Acte pour incorporer la Compagnie du Chemin à Lisses (*Rail-Road*), du Saint Laurent et de l'Atlantique [(1845) 8 Vict., c. 25 (Canada)].

226 Acte pour amender l'Acte incorporant *La Compagnie du Chemin à lisses du St. Laurent et de l'Atlantique*, et pour étendre les pouvoirs de la dite Compagnie [(1847) 10-11 Vict., c. 65 (Canada)].

annexe de la loi. Il est de nouveau à souligner que cette loi n'accorde à la compagnie aucun droit exclusif de traverse. Les traverses étaient un complément du service de transport par train.

La loi privée qui autorise la Compagnie des propriétaires du chemin de fer de Champlain et du Saint-Laurent à prolonger son chemin de fer en 1850 prévoit que celle-ci peut aussi établir des traverses depuis le point où se termine son embranchement sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à tout endroit de l'île de Montréal au moyen de bateaux à vapeur ou mus par un autre agent moteur²²⁷. Le même droit est accordé à la Compagnie du chemin de fer de Montréal et New York en 1852 à l'occasion du prolongement de sa ligne de chemin de fer²²⁸. Celle-ci peut, pour l'exploitation de son entreprise, entretenir une traverse à vapeur depuis le quai de son terminus à Lachine jusqu'à son terminus de Caughnawaga, sur le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, pour transporter les voyageurs et les marchandises.

Pour les fins de son entreprise, la Compagnie du chemin à lisses des comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska a construit un pont sur la rivière Yamaska. Ce pont à l'usage de ses locomotives, a aussi été conçu pour permettre le passage des chevaux, des voitures et des piétons : en fait, il s'agit aussi d'un pont à péage²²⁹. La loi qui lui accorde le droit de construire ce pont stipule que nul ne peut, dans une distance de deux milles de ce pont, construire un pont ou offrir un service de traversier.

Mais comme il existait déjà une traverse à cet endroit, cela allait entraîner une perte de revenus pour les deux municipalités reliées par celle-ci. Aussi la loi prévoit que la compagnie devra, si la municipalité de la paroisse d'Yamaska et la municipalité du village de Saint-Michel d'Yamaska l'exigent, leur payer chaque année un montant égal à celui qu'elles ont jusqu'alors perçu pour les traverses qui existaient alors dans leurs limites respectives.

L'arrangement était peut-être satisfaisant pour les deux municipalités, mais il ne semble pas qu'il emportait l'unanimité. À tel point qu'une loi est passée en 1888 qui prévoit qu'il sera permis, à l'avenir, de tenir et d'exploiter un passage d'eau ou traverse sur la rivière Yamaska à l'endroit de l'ancienne traverse²³⁰.

La Compagnie du chemin de fer de jonction de Missisquoi et la Compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel fusionnent en 1874 sous le nom de *La Compagnie du*

227 Acte pour autoriser la compagnie des propriétaires du Chemin de fer de Champlain et du Saint Laurent à prolonger le dit chemin, et pour d'autres fins [(1850) 13-14 Vict., c. 114 (Canada)].

228 Acte pour autoriser La compagnie du chemin de fer de Montréal et New York, à prolonger son chemin de fer, et à acquérir les terrains nécessaires pour ce prolongement, et pour d'autres fins relatives à la dite compagnie [(1852) 16 Vict., c. 39 (Canada)].

229 Acte pour amender de nouveau l'acte d'incorporation de la Compagnie du Chemin à Lisses des comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska [(1871) 35 Vict., c. 30 (Qué.)].

230 Acte pour permettre la tenue et l'exploitation d'une certaine traverse (passage d'eau) sur la rivière Yamaska, dans la paroisse de Saint-Michel d'Yamaska, comté d'Yamaska [(1888) 51-52 Vict., c. 77 (Qué.)].

*chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel*²³¹. La compagnie fusionnée peut établir une traverse ou acquérir de la «Saint-Lambert's steam ferry company» ses droits de traverse sur le Saint-Laurent, entre Saint-Lambert et Montréal.

La Compagnie de chemin de fer de la Rive sud et du Tunnel peut construire et utiliser des bateaux à vapeur et autres bâtiments faisant connexion avec son chemin de fer et elle peut entretenir un passage d'eau par traversiers à vapeur ou autres bateaux entre le terminus est de son chemin de fer et la cité de Montréal²³². La Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Sorel peut acquérir des bateaux traversiers à vapeur ou autres pour traverser le Richelieu et elle peut construire des quais, des boutiques et des ateliers aux endroits qu'elle juge convenables sur le parcours de son chemin de fer²³³.

La Compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel est autorisée à construire et à exploiter des bateaux à vapeur et à maintenir une ligne de traverse par bateaux à vapeur entre le terminus occidental de son chemin de fer et la cité de Montréal et entre tous endroits sur la rivière Richelieu et elle peut aussi construire tels stations, dépôts, quais et entrepôts qui pourront être nécessaires à l'exploitation de ses affaires²³⁴. La Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis peut exploiter des traverses sur les rivières Saint-Laurent et Richelieu²³⁵.

Ainsi, les traverses étaient des compléments pour les chemins de fer afin de permettre à la clientèle et au fret de se rendre à bon port.

231 Acte amendant l'acte 32 Vict., chap. 59, incorporant la compagnie du chemin de fer de Jonction de Missisquoi, et amendant aussi l'acte 35 Vict., chap. 29, incorporant la compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel, et autorisant la fusion des dites compagnies, et pour d'autres fins [(1874) 37 Vict., c. 24 (Qué.)].

232 Acte pour incorporer la compagnie de chemin de fer de la Rive Sud et du Tunnel [(1880) 43-44 Vict., c. 47 (Qué.)].

233 Acte pour incorporer «La compagnie du chemin de fer de St. Jean à Sorel» [(1880) 43-44 Vict., c. 53 (Qué.)].

234 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel [(1881) 44-45 Vict., c. 35 (Qué.)].

235 Acte pour remettre en vigueur la charte de La compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis et prolonger les délais pour le commencement et le parachèvement de ses travaux [(1888) 51-52 Vict., c. 95 (Qué.)].

Les chemins de fer

Après les charretiers et les traversiers, ce sont les locomotives qui font leur apparition comme moyen de transport dans ce qui constituait alors le Bas-Canada. Bien sûr, la navigation était le premier mode de transport dans la colonie, mais elle n'était pas encore régie de façon spécifique par des lois ou des ordonnances émanant des autorités provinciales.

La première compagnie à obtenir de la Législature une loi privée lui permettant d'ériger un chemin de fer est la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint Laurent²³⁶. Il fallait bien obtenir une loi privée, car certains pouvoirs particuliers étaient requis pour se lancer dans une telle entreprise. Qu'on songe au fait qu'il fallait bien exproprier certaines propriétés pour construire le chemin de fer et même envahir les rues de certaines villes où le chemin de fer devait passer.

La Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint Laurent est donc autorisée à construire un chemin de fer depuis ou près de Dorchester, communément appelé Saint-Jean, jusqu'au fleuve Saint-Laurent vis-à-vis ou à peu près vis-à-vis la cité de Montréal. En partant, dissipons une ambiguïté : on parle d'un chemin à lisses dans le texte français de la loi, mais dans le texte anglais c'est bien d'un «railroad» dont il est question. Nous sommes donc en présence d'un chemin de fer. Deuxième précision. Les textes de loi prévoient souvent que les chemins de fer partent ou arrivent dans une municipalité ou près de la municipalité. Les textes n'expliquent pas pourquoi cette opportunité est offerte, mais une chose semble évidente : les coûts d'expropriation sont moins élevés lorsque l'immeuble exproprié est un terrain vague à la campagne plutôt qu'un terrain déjà construit dans une municipalité.

La loi constituant en personne morale la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint Laurent servira ensuite de canevas pour la préparation de plusieurs projets de loi présentés par la suite pour constituer d'autres compagnies de chemin de fer. Aussi, certaines des dispositions de cette loi se retrouveront dans plusieurs autres lois privées adoptées à la demande de compagnies de chemin de fer.

Ainsi, lorsqu'une voie de chemin de fer croise un grand chemin public, le rebord du chemin de fer ne peut s'élever plus d'un pouce au-dessus du niveau d'un tel chemin. Lorsque la compagnie fait ériger un pont, elle doit laisser un espace libre d'au moins 15 pieds pour permettre le passage des vaisseaux. Lorsque la compagnie et un propriétaire

²³⁶ Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à lisses entre le Lac Champlain et le Fleuve Saint Laurent [(1832) 2 Wm. IV, c. 58 (Qué.)].

dont un terrain est requis pour le chemin de fer ne s'entendent pas sur le montant de l'indemnité à être versée, la question est tranchée par un jury qui est convoqué à cette fin. Il faudra peu de temps pour qu'on décide que le différend sera plutôt réglé par arbitrage.

La loi fixe un tarif des prix que la compagnie peut exiger pour le transport des personnes et des marchandises. La compagnie peut toutefois décider de réduire les droits qu'elle est autorisée à percevoir. Pour construire son chemin de fer, la compagnie est autorisée à s'approprier autant de terre couverte par les eaux de la rivière Richelieu ou du fleuve Saint-Laurent. Cette description variera par la suite selon le cours d'eau qui sera utilisé pour le tracé d'un chemin de fer : on la retrouve dans plusieurs lois privées.

Outre les dispositions rituelles, la loi sur la Compagnie du chemin à lisses d'Union du Canada prévoit que lorsque le chemin de fer de la compagnie divise une propriété, elle doit faire installer une barrière mobile pour permettre la communication entre les deux parties de la propriété²³⁷. On retrouve les mêmes éléments dans la loi sur la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses des Townships de l'Est²³⁸.

Le chemin de fer de la Compagnie du chemin à rails de Montréal et de Lachine doit être construit dans un territoire beaucoup plus urbain. Aussi contient-il des dispositions qui reflètent cette réalité²³⁹. Lorsque le chemin à rails doit parcourir ou traverser une rue ou un grand chemin dans la cité de Montréal, la compagnie doit laisser la moitié de cette rue ou de ce chemin libre de toute obstruction résultant de ses travaux; si elle ne peut le faire, elle doit dévier ce chemin ou cette rue de manière à laisser un passage sûr et libre de tout embarras et elle doit, lorsque les travaux sont complétés, remettre cette rue ou ce chemin dans son état original. De plus, la compagnie ne peut faire usage de la vapeur ou de la pression atmosphérique pour tirer ses chars dans la cité de Montréal : ses chars ne peuvent alors se déplacer que grâce à force animale.

Cette loi comporte une autre innovation. On ne retrouve pas dans celle-ci un tarif des taux que la compagnie peut exiger. On stipule plutôt que ceux-ci sont fixés par la compagnie. Il ne faut pas croire que la compagnie a alors toute latitude. On verra sous peu le subterfuge employé par le Législateur pour limiter les abus. Cette loi contient aussi une autre disposition qui deviendra récurrente dans les lois constituant des compagnies de chemin de fer. Il y est dit que les dispositions de toute loi générale sur les chemins de fer qui pourront ultérieurement être adoptées par la Législature s'appliqueront à la compagnie. On songe donc à se doter d'une loi générale sur les chemins de fer.

237 Ordonnance pour pourvoir à la construction d'un chemin à lisses entre la Cité de Montréal et la ligne de la Province, à ou près de la Pointe à Beaudet [(1840) 4 Vict., c. 41 (Qué.)].

238 Ordonnance pour pourvoir à la construction d'un chemin à lisses entre Sherbrooke et St. Jean [(1841) 4 Vict., c. 10 (Qué.)].

239 Acte pour incorporer la Compagnie du chemin à rails de Montréal et de Lachine [(1846) 9 Vict., c. 82 (Canada)].

L'innovation dont nous avons annoncé l'adoption au sujet de la fixation des taux qu'une compagnie de chemin de fer peut exiger se retrouve dans une loi qui modifie la charte de la Compagnie du chemin à rails de Montréal et Lachine²⁴⁰. Et elle n'est pas anodine :

XIV. Et qu'il soit statué, que tous règlements de la dite compagnie, et de toutes autres compagnies de chemin à rails maintenant incorporées ou qui le seront ci-après à l'égard desquelles le droit d'intervenir dans l'acte d'incorporation est réservé en icelui, réglant les taux qui seront exigés sur le chemin mentionné dans le présent acte et sur ceux mentionnés dans les autres actes d'incorporation, seront sujets à l'approbation du gouverneur en conseil.

Il est très rare que l'on retrouve dans une loi privée une disposition qui, en fait, en est une d'application générale, surtout vu son importance. Ainsi, le tarif des taux d'une compagnie de chemin de fer, lorsqu'il n'est pas inscrit dans la loi privée de la compagnie, doit être approuvé par le gouvernement.

Pour une première fois, il est prévu dans la loi sur la Compagnie du chemin à rails du Saint-Laurent et du village d'Industrie que la compagnie ne peut prendre aucun terrain d'un grand chemin public²⁴¹. Cette nouveauté sera reprise à l'avenir en de nombreuses occasions. Ainsi, on n'exproprie pas un chemin public. Cette loi contient une autre mesure qui deviendra la norme. En cas de mésentente entre la compagnie et le propriétaire d'un terrain exproprié quant au montant de l'indemnité à être versée, le différend est réglé par arbitrage. Il ne sera plus question de jury.

La loi qui constitue la Compagnie du chemin à rails de Carillon et de Grenville vient restreindre encore davantage les pouvoirs d'expropriation dévolus aux compagnies de chemin de fer²⁴². Non seulement une compagnie ne peut exproprier un grand chemin public, elle ne peut non plus construire son chemin de fer le long d'aucun grand chemin, rue, ruelle ou autre voie de communication et elle ne peut traverser une telle voie que dans la ligne du chemin. Cette loi réaffirme aussi le principe voulant qu'aucune terre appartenant à Sa Majesté ne peut être prise sans son consentement.

La loi modifiant la charte de la Compagnie de chemin de fer de Montréal et Lachine contient une admonestation²⁴³. Il y est dit que Législature peut en tout temps modifier ou rayer certains des privilèges consentis à la compagnie dans le but d'assurer la protection du public. On a sûrement à l'esprit le fait qu'une loi générale sur les chemins de fer est en préparation.

240 Acte pour amender l'Acte incorporant *La Compagnie du chemin à rails de Montréal et Lachine* [(1847) 10-11 Vict., c. 63 (Canada)].

241 Acte pour incorporer «La Compagnie du Chemin à rails du St. Laurent et du Village d'Industrie» [(1847) 10-11 Vict., c. 64 (Canada)].

242 Acte pour incorporer *La Compagnie du chemin à rails de Carillon et de Grenville* [(1847) 10-11 Vict., c. 119 (Canada)].

243 Acte pour continuer et étendre le chemin de fer de Montréal et Lachine, et pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer de jonction du Saint Laurent et de l'Outaouais [(1850) 13-14 Vict., c. 113 (Canada)].

Le chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond doit être construit à partir de la cité de Québec²⁴⁴. La loi prend bien soin de spécifier que lorsque la compagnie fera passer son chemin de fer le long d'une rue ou à travers une rue ou un grand chemin dans la cité de Québec, elle laissera toujours au moins la moitié de la largeur du chemin libre de toute obstruction provenant de ses travaux. Cependant, une alternative lui est offerte. La compagnie peut, avec le consentement de la cité de Québec, placer ses rails dans les rues de la cité. On laisse donc à la cité le soin de décider de cette opportunité. Toutefois, il est aussi stipulé que la compagnie ne peut faire usage de locomotives dans les rues de la cité. Ainsi ses chars ou ses voitures ne pourront être trainés ou poussés dans la cité que par des chevaux ou d'autres animaux qui y seront attelés. Encore là, il sera possible d'écarter cette interdiction en obtenant l'autorisation de la cité de Québec.

Une loi générale sur les chemins de fer est finalement adoptée en 1851²⁴⁵. Le préambule de la loi indique qu'il est expédient d'établir un système général et uniforme pour la construction et l'administration de tous les chemins de fer qui seront entrepris par la suite au Canada. Cette loi peut être citée sous le titre de *Acte des clauses consolidées des chemins de fer*. Il ne faut pas se surprendre si plusieurs dispositions de cette loi se retrouvaient déjà antérieurement dans des lois privées relatives à des compagnies de chemin de fer.

La loi stipule d'abord que les pouvoirs d'expropriation accordés aux compagnies de chemin de fer doivent être exercés conformément à cette loi et qu'une compensation doit être versée pour les propriétés et les biens pris et pour les dommages occasionnés.

Lorsque le mot «chemin» est employé dans cette loi, il signifie autant les grands chemins que les rues, les ruelles et les autres voies de communication. Ainsi, l'interdiction de construire un chemin de fer sur ou le long d'un chemin vaut tout autant pour les autres voies de communication d'une municipalité.

Une compagnie peut prendre, employer, occuper et tenir, mais non aliéner, les grèves publiques ou terrains submergés de toute rivière ou lac de cette province qui seront nécessaires pour le chemin de fer en autant qu'elle n'y cause pas de dommage. Elle peut faire, compléter, altérer et exploiter le chemin de fer en se servant d'une ou de plusieurs voies et en y employant comme force motrice la vapeur ou la pression de l'atmosphère, des animaux ou des forces mécaniques ou des combinaisons de ces différentes forces. Elle peut prendre, transporter et voiturier les personnes et les objets de toute sorte sur le chemin de fer, régler le temps et le mode de transport et les taux à payer.

244 Acte pour incorporer Peter Patterson, Écuyer, et autres, sous le nom de «La compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond» [(1850) 13-14 Vict., c. 116 (Canada)].

245 Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer [(1851) 14-15 Vict., c. 51 (Canada)].

L'étendue des terrains qui peut être expropriée sans le consentement du propriétaire ne peut excéder 30 verges de largeur, excepté aux endroits où le chemin de fer est élevé plus de cinq pieds au-dessus ou abaissé de plus de cinq pieds au-dessous de la surface de la ligne ou aux endroits où il sera établi des doubles voies ou érigé des stations, des dépôts ou d'autres ouvrages; dans de tels cas, la compagnie ne peut exproprier plus de 200 verges de longueur sur 150 de largeur sans le consentement du propriétaire.

En cas de mésentente entre la compagnie et le propriétaire d'un terrain exproprié quant au montant de l'indemnité à être versée, le différend est réglé par arbitrage. Avec le consentement du gouvernement, une compagnie peut occuper des terrains appartenant à Sa Majesté.

Le chemin de fer ne peut être construit le long d'aucun chemin existant; il ne peut traverser un tel chemin que dans la ligne du chemin de fer, à moins que permission ne soit obtenue à cette fin de l'autorité municipale, et il ne peut être fait aucuns travaux qui obstruent un tel chemin sans le détourner de manière à laisser ouvert un bon passage pour les voitures et sans remettre le chemin dans son état original lorsque les travaux sont terminés. Une lisse n'est pas considérée comme obstruant un chemin lorsqu'elle ne s'élève au-dessus ou ne s'abaisse au-dessous du niveau du chemin de plus d'un pouce. L'arche de tout pont construit pour porter le chemin de fer sur ou à travers un chemin doit avoir une largeur et ouverture libre de 20 pieds au moins et une hauteur de 12 pieds au moins entre la surface du chemin et le centre de l'arche et la descente sous le pont ne peut excéder un pied par 20 pieds.

La compagnie établit par règlement les taux qui peuvent être exigés pour ses services. Ils doivent préalablement avoir été approuvés par le gouvernement avant de pouvoir être réclamés. Les trains doivent partir à des heures régulières et ils doivent contenir assez de place pour le transport de tous les passagers et objets présents dans un temps raisonnable avant l'heure du départ pour être transportés au point de partance et aux jonctions d'autres chemins de fer et aux stations et relais établis pour recevoir et débarquer les passagers et les objets sur la route. La compagnie doit construire et entretenir les clôtures, les chemins et les cours d'eau situés sur ses propriétés de la façon prévue par les règlements municipaux.

La même année, une loi prévoyant la construction d'un grand tronc de chemin de fer est adoptée²⁴⁶. Ce chemin de fer doit traverser en entier toute la province du Canada pour ensuite gagner le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse jusqu'à Halifax. Cette loi prévoit de quelle façon sera financée la construction de cet ouvrage. Il s'agira d'un ouvrage public provincial et il sera construit par des commissaires des travaux publics de la province sous la supervision du bureau des commissaires des chemins de fer. Ce

²⁴⁶ Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc de chemin de fer qui traversera toute l'étendue de cette province [(1851) 14-15 Vict., c. 73 (Canada)].

bureau est composé du receveur général, de l'inspecteur général, du commissaire et de l'assistant des travaux publics et du maître général des postes provinciales.

La Législature adopte une loi en 1852 pour constituer la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada²⁴⁷. La compagnie est ainsi constituée du fait que la construction d'un chemin de fer depuis la cité de Toronto jusqu'à la cité de Kingston et, de là, jusqu'à la cité de Montréal contribuerait grandement à promouvoir les intérêts de la province. En dérogation à la loi des clauses consolidées des chemins de fer, la compagnie peut prendre, sans le consentement du propriétaire, une étendue de terre de 20 acres pour les gares, dépôts et accessoires dans toute cité ou ville de plus de 5 000 habitants.

La charte de la Compagnie du chemin de fer de Montréal et New York, qui a succédé aux droits et obligations de la Compagnie du chemin à rails de Montréal et de Lachine, est modifiée en 1852²⁴⁸. La disposition de la loi de 1846 sur la Compagnie du chemin à rails de Montréal et de Lachine qui interdit à la compagnie d'user de la vapeur dans les rues de la cité de Montréal est remplacée. La compagnie peut, avec le consentement de la cité de Montréal, mouvoir ses locomotives et ses chars sur la partie de son chemin de fer située dans la cité de Montréal autrement que par la force animale.

La loi privée qui constitue la Compagnie du chemin de fer du nord date de 1853²⁴⁹. La compagnie est autorisée à construire un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans les limites de la cité de Québec jusqu'à un endroit dans la cité de Montréal où le chemin de fer pourra être relié à un autre chemin de fer qui devrait être construit jusqu'à la cité de Kingston ou jusqu'à la ville de Bytown. Cependant, ce chemin de fer ne pourra être amené dans les limites de la cité de Québec ou de la cité de Montréal sans leur autorisation. L'autorisation peut prévoir la distance que le chemin de fer peut parcourir dans la cité et la manière qu'il sera tracé pour faire en sorte que les habitants ne souffrent d'aucun dommage.

Comme la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent près de la cité de Montréal est prévue, la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Bytown désire pouvoir y avoir accès et elle demande à la Législature l'autorisation de se doter d'un embranchement à cette fin. La Législature fait droit à cette demande²⁵⁰. La compagnie est autorisée à construire un embranchement. Elle peut placer une voie dans et à travers les rues de Montréal. Pour ce faire, elle n'a pas à obtenir le consentement de la cité de Montréal.

²⁴⁷ Acte pour incorporer la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada [(1852) 16 Vict., c. 37 (Canada)].

²⁴⁸ Acte pour autoriser *La compagnie du chemin de fer de Montréal et New York*, à prolonger son chemin de fer, et à acquérir les terrains nécessaires pour ce prolongement, et pour d'autres fins relatives à la dite compagnie [(1852) 16 Vict., c. 46 (Canada)].

²⁴⁹ Acte pour autoriser la formation d'une compagnie pour construire un chemin de fer sur la rive nord du fleuve St. Laurent, de la cité de Québec à la cité de Montréal, ou à quelque autre point convenable sur tout chemin de fer conduisant de Montréal aux villes de l'ouest de cette province [(1853) 16 Vict., c. 100 (Canada)].

²⁵⁰ Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Montréal et Bytown [(1853) 16 Vict., c. 103 (Canada)].

Cependant, la cité peut adopter les règlements qu'elle croira nécessaires sur la façon de faire cet embranchement.

La loi sur les clauses générales des chemins de fer est modifiée en 1853²⁵¹. Il y est prévu qu'une compagnie de chemin de fer ne peut construire un quai, un pont, une jetée ou un autre ouvrage sur ou à travers une rivière navigable, un lac, un canal, ou une grève couverte par les eaux avant d'avoir préalablement soumis le plan et le site projeté de tel ouvrage au gouvernement pour approbation.

Une autre disposition de cette loi est à l'effet qu'une compagnie de chemin de fer peut construire un embranchement n'excédant pas six milles de longueur à partir de son terminus ou d'une station en autant qu'elle obtienne le consentement de la municipalité dans les limites de laquelle tel embranchement sera situé.

La Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada est aussi autorisée en 1854 à construire un embranchement dans la cité de Montréal²⁵². Elle ne peut cependant, sans l'autorisation de la cité de Montréal, placer ses rails dans les rues de la cité et elle ne peut, sans une telle autorisation, utiliser des locomotives mues par la vapeur dans les limites de la cité. La cité peut, dans ce dernier cas, fixer par règlement la vitesse à respecter et le mode de fonctionnement à suivre.

On décide en 1857 de prendre des mesures pour prévenir les accidents sur les chemins de fer²⁵³. Toute locomotive ou convoi de charriots sur un chemin de fer doit s'arrêter avant de traverser la voie d'un autre chemin de fer pendant au moins trois minutes et aucune locomotive ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village à une vitesse excédant six milles à l'heure, à moins que la voie n'ait des clôtures convenables. Chaque fois qu'un train de chars avance en sens inverse dans une cité, une ville ou un village, la locomotive se trouvant alors en arrière, la compagnie doit placer sur le dernier char une personne dont le devoir est d'avertir les personnes qui se tiennent sur la voie du chemin de fer ou la traversent de l'approche du train, sous peine d'une amende de 25 £ pour chaque contravention.

On assiste en 1867 aux débuts de la confédération canadienne. La *Loi constitutionnelle de 1867* attribue au Parlement fédéral une compétence législative exclusive sur les entreprises de chemin de fer reliant une province à une autre ou d'autres provinces ou s'étendant au-delà des limites d'une seule province. Les entreprises de chemin de fer qui ne répondent pas à cette définition relèvent donc de la compétence de chaque province. Aussi, dès 1869, le Québec se dote d'une loi relative aux chemins de fer qui relèvent de sa compétence²⁵⁴. Le nombre de chemins de fer régis par cette loi diminuera graduellement comme peau de chagrin du fait de l'absorption de compagnies de chemin

251 Acte pour amender l'acte général des clauses consolidées des chemins de fer [(1853) 16 Vict., c. 169 (Canada)].

252 Acte pour amender les actes relatifs à la Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada [(1854) 18 Vict., c. 33 (Canada)].

253 Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer [(1857) 20 Vict., c. 12 (Canada)].

254 Acte concernant les chemins de fer [(1869) 32 Vict., c. 51 (Qué.)].

de fer provinciales par des compagnies de chemin de fer relevant de la compétence fédérale.

Cette loi québécoise de 1869 innove très peu par rapport à celle qui était en vigueur avant la confédération. Elle peut être citée sous le titre de *Acte des chemins de fer de Québec*. Comme auparavant, lorsque l'on parle de «grands chemins» dans cette loi, on vise également les chemins publics, les rues, les ruelles et toutes autres voies de communication publique.

Nulle compagnie de chemin de fer ne peut entrer en possession ou occuper des terrains appartenant à la province sans le consentement du gouvernement; mais avec ce consentement, elle peut prendre et s'approprier, pour l'usage de son chemin de fer et de ses travaux, mais non l'aliéner, telle partie des terres incultes de la Couronne qui n'ont pas encore été vendues ou concédées, située sur la ligne du chemin de fer, et qui sera nécessaire pour le chemin de fer, ainsi que telle partie de la grève publique ou des terrains couverts par les eaux de tout lac, rivière, cours d'eau ou canal, ou de leurs lits respectifs, qui sera nécessaire pour faire, compléter et exploiter son chemin de fer et ses ouvrages.

Une compagnie de chemin de fer peut construire, compléter, modifier et réparer son chemin de fer en se servant d'une ou de plusieurs voies, en y employant comme force motrice la vapeur ou la pression de l'atmosphère, des animaux ou des forces mécaniques ou des combinaisons de ces différentes forces. Elle peut prendre, transporter et voiturier des personnes et des effets sur le chemin de fer, régler le temps et le mode de transport et fixer les taux à être payés.

L'étendue des terrains qui peut être prise sans le consentement du propriétaire ne doit pas excéder 33 verges de largeur, excepté là où il est établi des doubles voies ou érigé des gares, dépôts ou autres ouvrages. En cas de mésentente avec le propriétaire quant à l'indemnité à être versée, le tout est réglé par arbitrage.

Le chemin de fer ne peut longer un chemin existant, mais il peut seulement le traverser dans la ligne du chemin de fer, à moins que permission ne soit obtenue de l'autorité municipale compétente. Il ne peut être fait des travaux qui obstruent un chemin sans le détourner, de manière à laisser ouvert un bon passage pour les voitures, et sans remettre ensuite le chemin dans son état primitif à peine d'une amende d'au moins 40 \$ pour chaque contravention; mais dans aucun cas, la lisse elle-même n'est considérée comme une obstruction si elle ne s'élève pas au-dessus, ou ne s'abaisse pas au-dessous, du niveau du chemin de plus d'un pouce.

Les taux pour le transport des passagers et des effets sont établis et fixés de temps à autre par les règlements de la compagnie; ces taux ne peuvent être prélevés qu'après avoir été approuvés par le gouvernement.

Tous les règlements, règles et ordres régulièrement passés doivent être rédigés par écrit et ils doivent être déposés dans le bureau de la compagnie; et une copie imprimée de la partie de ces règlements, règles ou ordres qui intéresse toute personne autre que les employés de la compagnie doit être affichée dans tous les endroits où des taux doivent être payés et une copie imprimée de la partie qui a rapport à la sûreté et aux obligations des voyageurs doit être affichée dans chaque char de voyageurs. Tous ces règlements, règles ou ordres doivent être soumis au gouvernement pour approbation.

Les trains doivent partir à des heures régulières et avoir assez de place pour le transport de tous les voyageurs et objets présents dans un temps raisonnable avant l'heure du départ. Une locomotive ne peut traverser la partie populeuse d'une municipalité à une vitesse supérieure à six milles à l'heure, à moins que la voie n'ait des clôtures convenables. Nulle personne en état d'ivresse ne sera chargée de conduire une locomotive ou n'agira comme conducteur d'un char ou d'un train de chars sur le chemin de fer.

Le gouvernement peut nommer au moins quatre membres du conseil exécutif pour former le comité des chemins de fer du conseil exécutif et ce comité a les pouvoirs et remplit les devoirs qui lui sont attribués par cette loi.

La Compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford est constituée en 1869²⁵⁵. Elle est autorisée à conclure avec la Compagnie du chemin de fer des rues de Québec tout arrangement relativement à l'usage par l'une ou l'autre compagnie du chemin à lisses, de la station ou des chars de l'une ou l'autre compagnie ou touchant tout service qui sera rendu par une compagnie à l'autre; toutefois, les locomotives de la Compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford ne peuvent passer sur les lisses de l'autre compagnie dans les rues de la cité de Québec. Cette interdiction sera levée en 1871 en autant que la compagnie obtienne l'assentiment de la cité de Québec²⁵⁶.

La Compagnie du chemin de fer des Laurentides peut aussi conclure ce type d'arrangement avec la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal²⁵⁷. Pour utiliser ses locomotives dans la cité de Montréal, elle doit avoir l'assentiment du conseil municipal de la cité. Elle peut de plus, avec l'autorisation de la cité, placer des lisses dans toute rue parallèle à la rue Sainte-Marie jusqu'à la rue Visitation de manière à pouvoir conduire ses chars jusqu'à cette dernière rue. D'autres compagnies de chemin de fer seront autorisées à conclure de tels arrangements²⁵⁸.

Le nom de la Compagnie du chemin à rails du Saint-Laurent et du village d'Industrie est changé en 1879 en celui de *Compagnie du chemin à rails de Joliette*²⁵⁹. Alors qu'il lui

255 Acte pour incorporer la Compagnie du Chemin à Lisses de Québec à Gosford [(1869) 32 Vict., c. 53 (Qué.)].

256 Acte pour amender la charte du chemin à lisses de Québec à Gosford [(1871) 35 Vict., c. 24 (Qué.)].

257 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer des Laurentides [(1872) 36 Vict., c. 44 (Qué.)].

258 Acte amendant les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer de Québec et Gosford, qui sera à l'avenir nommée «la compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean» [(1874) 38 Vict., c. 46 (Qué.)].

était interdit de construire son chemin à rails le long d'un grand chemin, elle pourra dorénavant le faire avec la permission de l'autorité municipale compétente.

La loi sur les chemins de fer de Québec est refondue en 1880 et des modifications lui sont apportées par la même occasion²⁶⁰. Ces modifications sont peu nombreuses. En plus des exceptions qui étaient prévues, une compagnie est autorisée à exproprier des terrains sur plus de 33 verges de largeur dans les endroits où le chemin de fer est élevé de plus de cinq pieds au-dessus, ou abaissé de plus de cinq pieds au-dessous de la surface de la ligne; dans de tels cas, la compagnie ne peut exproprier plus de 250 verges de longueur sur 150 de largeur.

Les trains doivent partir à des heures régulières et doivent contenir assez de place pour le transport de tous les voyageurs et effets qui sont présents dans un temps raisonnable avant l'heure du départ. Dans tout convoi contenant plus d'un char de seconde classe pour le transport des voyageurs, il doit y avoir un char de seconde classe dans lequel il est défendu de fumer et, quand le convoi ne contient qu'un seul char de seconde classe, un compartiment doit être prévu dans lequel il est interdit de fumer.

Toute personne chargée de conduire une locomotive, ou agissant comme conducteur d'un char ou d'un train de chars, qui est ivre durant son service, est passible d'une amende de pas moins de 25 \$ et de pas plus de 100 \$.

Lorsque la construction du chemin de fer est terminée, la compagnie doit, avant de l'utiliser, en aviser le comité des chemins de fer qui le fait examiner par ses experts. Le comité autorise l'utilisation du chemin de fer lorsqu'il est d'avis que celui-ci a été construit d'après les règles de l'art. Le comité, chaque fois qu'il est informé qu'un pont, un souterrain, un viaduc, un tunnel ou une autre partie d'un chemin de fer ou qu'une locomotive, un char ou une voiture est dangereux pour le public, ordonne que les correctifs soient apportés.

La loi privée sur la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent est adoptée en 1883²⁶¹. La compagnie peut construire un chemin de fer à simple et double voie avec des rails en fer ou en acier, depuis un point à ou près du village de l'Ancienne-Lorette, dans le comté de Québec, coupant le chemin de fer du Nord, se prolongeant jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-Charles en passant en dedans ou en dehors des limites de la cité de Québec ou longeant la rivière du Cap-Rouge au fleuve Saint-Laurent et, de là, suivant la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à travers les anses jusqu'à un point dans la cité de Québec où la compagnie peut avoir un terminus à eau profonde; mais, dans tous les cas, avant d'entrer dans les limites de la cité de Québec, la compagnie doit obtenir préalablement le consentement de la cité.

259 Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin à rails du Saint-Laurent et du village d'Industrie [(1879) 42-43 Vict., c. 50 (Qué.)].

260 Acte à l'effet d'amender et refondre «l'Acte des chemins de fer de Québec, 1869,» et les actes qui l'amendent [(1880) 43-44 Vict., c. 43 (Qué.)].

261 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent [(1883) 46 Vict., c. 95 (Qué.)].

La même année, c'est la Compagnie du chemin de fer de Lachine et d'Hochélagas qui est créée²⁶². La compagnie peut construire un chemin de fer à simple ou double voie, avec des rails en fer ou en acier et de telle largeur que la compagnie juge la plus avantageuse, depuis un point quelconque dans la ville ou dans la paroisse de Lachine jusqu'à un point sur la rive du fleuve Saint-Laurent, dans le village d'Hochélagas, en passant en arrière de la montagne de Montréal, avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer, depuis ce point de départ, le long du chemin de fer du Grand Tronc, ou de se servir de sa ligne, avec sa permission, jusqu'à la Pointe-Saint-Charles et de construire un embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer du Grand Tronc, ou de ses embranchements, et allant jusqu'à l'établissement de la raffinerie de sucre du Canada, pourvu que le conseil municipal de Montréal en accorde l'autorisation. Plusieurs lois par la suite mentionnent que l'autorisation de la municipalité est nécessaire pour construire un chemin de fer dans ses limites.

La loi de 1892 qui modifie la charte de la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix est la première loi qui prévoit que l'électricité peut servir pour exploiter un chemin de fer²⁶³. La loi de 1880 sur les chemins de fer ne prévoit pas qu'on puisse utiliser l'électricité. La compagnie peut donc, en plus de la vapeur, faire fonctionner son chemin de fer au moyen de l'électricité ou d'un autre pouvoir.

Le chemin de fer de la Compagnie de chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal peut aussi, en plus de la vapeur, être exploité par l'électricité²⁶⁴. Ce chemin de fer traverse plusieurs municipalités de l'île de Montréal. Dans la cité de Montréal, le chemin de fer doit être un chemin de fer élevé. La compagnie, avant d'entrer dans les limites d'une municipalité, doit préalablement obtenir son consentement.

Le chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer central de Leeds peut traverser les comtés de Beauce, Mégantic et Lotbinière²⁶⁵. Il passe aux mines de cuivre de Harvey Hill et rejoint le chemin de fer du Grand Tronc. Ses locomotives peuvent être mues par la vapeur, l'électricité, l'air comprimé ou par toute autre force motrice. La compagnie peut établir des usines pour la production de l'électricité ou toute autre force motrice. Elle peut ériger les poteaux et fils nécessaires pour la transmission de la force électrique.

Le chemin de fer de la Compagnie de chemin de fer électrique de Lévis est le premier qui doit être mû exclusivement par l'électricité²⁶⁶. Il part de la ville de Lévis pour ensuite

²⁶² Acte incorporant «La compagnie du chemin de fer de Lachine et d'Hochélagas» [(1883) 46 Vict., c. 100 (Qué.)].

²⁶³ Loi modifiant la loi 44-45 Victoria, chapitre 44, incorporant la compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, et accordant des pouvoirs additionnels à la dite compagnie [(1892) 55-56 Vict., c. 69 (Qué.)].

²⁶⁴ Loi constituant en corporation «La Compagnie de chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal» [(1893) 56 Vict., c. 70 (Qué.)].

²⁶⁵ Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer central de Leeds [(1895) 59 Vict., c. 63 (Qué.)].

²⁶⁶ Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer électrique de Lévis [(1901) 1 Ed. VII, c. 65 (Qué.)].

traverser les comtés de Lévis, Dorchester et Bellechasse. La compagnie a le pouvoir d'acquérir ou de louer tout pouvoir d'eau ou tout autre moyen de produire de l'électricité pour mettre son chemin de fer en opération.

La loi sur les chemins de fer est modifiée en 1904 pour tenir compte, entre autres, des progrès technologiques²⁶⁷. Un chemin de fer, en plus de la vapeur et des animaux, peut être exploité au moyen de l'électricité, de la pression de l'atmosphère ou de forces mécaniques. Lorsqu'il est exploité par l'électricité ou un pouvoir autre que la vapeur, il peut, avec l'autorisation de la municipalité concernée, être établi le long ou sur ses grands chemins : la municipalité peut accompagner son consentement de restrictions et de conditions. Une compagnie de chemin de fer peut construire et exploiter des usines pour la production de l'électricité. Elle peut vendre toute électricité excédentaire qui n'est pas requise pour son fonctionnement.

Même après avoir obtenu le consentement d'une municipalité pour y construire son chemin de fer dans ses limites, une compagnie de chemin de fer électrique ne peut y faire circuler ses chars et ses convois à plus de 10 milles à l'heure dans la partie fréquentée d'un grand chemin. Par «partie fréquentée», on entend la partie centrale des rues, chemins et grands chemins où se fait ordinairement la circulation des voitures. Comme on est en 1904, on parle plus particulièrement des voitures hippomobiles.

Dans le cas d'une compagnie de chemin de fer électrique, les taux de péage sont prévus dans la loi elle-même. La compagnie peut recevoir 0,05 \$ de chaque passager pour un parcours qui n'excède pas trois milles; au-delà de cette distance, les taux ne doivent pas dépasser 0,02 \$ par mille ou fraction de mille parcouru. Il n'est exigé pour les enfants de moins de 10 ans que 0,03 \$ pour trois milles et la moitié de ce montant pour toute distance additionnelle. Les enfants portés dans les bras doivent être transportés gratuitement.

Une municipalité peut autoriser par règlement une compagnie de chemin de fer électrique à construire son chemin de fer sur ou le long d'un chemin public, d'une rue ou d'une ruelle. Un tel règlement doit être avalisé par la majorité de tous les membres du conseil municipal. Avant d'entrer en vigueur, des avis imprimés spécifiant la route que doit suivre le chemin de fer doivent être affichés à six des endroits les plus fréquentés de la municipalité et être publiés durant quatre semaines consécutives dans un journal. Le conseil municipal doit ensuite entendre toute personne qui désire l'être et dont la propriété peut être affectée d'une manière préjudiciable par le chemin de fer projeté.

Une autre modification est apportée à la loi sur les chemins de fer en 1906²⁶⁸. Elle concerne tous les chemins de fer, à l'exception des chemins de fer électriques. Les taux de péage qui sont établis par règlement de la compagnie seront dorénavant soumis pour approbation au comité des chemins de fer plutôt qu'au gouvernement. Le comité peut modifier le règlement soumis et en changer les dispositions.

²⁶⁷ Loi amendant la loi concernant les chemins de fer [(1904) 4 Ed. VII, c 35 (Qué.)].

²⁶⁸ Loi amendant la loi concernant les chemins de fer [(1906) 6 Ed. VII, c. 32 (Qué.)].

Des dispositions sont introduites en 1907 pour donner plus de pouvoirs aux électeurs municipaux lorsque le conseil municipal a l'intention d'accorder, pour plus de 10 ans, le droit ou la franchise de poser et de maintenir des rails dans la municipalité²⁶⁹. Le règlement ou la résolution à cet effet doit, avant d'avoir force et effet, être approuvé par la majorité des électeurs municipaux lors d'un scrutin convoqué à cette fin.

La Commission des services d'utilité publique de Québec est constituée en 1909²⁷⁰. Sont considérées, entre autres, comme étant d'utilité publique aux termes de cette loi les compagnies, les sociétés ou les personnes qui possèdent, exploitent, administrent ou contrôlent un système pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer. La Commission succède aux droits et obligation du comité des chemins de fer du conseil exécutif; elle connaît, entend et décide de toute question qui relevait de ce dernier. Elle statue sur toute question qui peut se soulever quant à la construction des ouvrages d'une utilité publique dans le territoire d'une municipalité où la compagnie peut les installer avec ou sans le consentement de la municipalité. Les décisions finales de la Commission sont appelables, sur autorisation, devant la Cour du banc du Roi. Il est à noter que cette loi prend la peine de préciser que ses dispositions ont préséance sur les dispositions de toute charte particulière. Ainsi, lorsqu'il y aura mésentente entre une compagnie de chemin de fer et une municipalité au sujet de la construction de ses rails sur les grands chemins, les rues ou les ruelles de la municipalité, la question sera tranchée par la Commission.

La *Quebec & Atlantic Railway Company* est constituée en 1918²⁷¹. Elle peut construire un chemin de fer à partir d'un point dans ou près de la cité de Québec jusqu'à un point dans ou près de la ville de Chicoutimi. Elle ne peut construire et exploiter son chemin de fer le long de tout chemin, rue ou place publique d'une municipalité sans le consentement de celle-ci. Le consentement donné par la municipalité peut aussi être assorti de conditions.

La Commission des services d'utilité publique de Québec est remplacée en 1920 par la Commission des services publics de Québec²⁷². Par «service public», on entend, entre autres, toute compagnie, société ou association qui possède et exploite un système pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer qui relève de la compétence de la Législature québécoise. La Commission connaît, entend et décide de toutes questions qui étaient de la compétence du comité des chemins de fer du conseil exécutif, auquel elle est substituée et dont elle possède tous les pouvoirs. Elle peut désavouer ou modifier, de la manière qu'elle croit raisonnable, les taux ou charges qui, dans son opinion, font des distinctions injustes.

²⁶⁹ Loi concernant l'octroi de certains privilèges, droits et franchises par les municipalités [(1907) 7 Ed. VII, c. 46 (Qué.)].

²⁷⁰ Loi établissant la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1909) 9 Ed. VII, c. 16 (Qué.)].

²⁷¹ Loi constituant en corporation *The Quebec & Atlantic Railway Company* [(1918) 8 Geo. V, c. 104 (Qué.)].

²⁷² Loi amendant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer est autorisée, avec ou sans le consentement d'une municipalité, à poser ses rails sur ou le long de tout chemin public, rue ou place publique et qu'elle ne peut s'entendre avec celle-ci sur les termes et conditions de cette utilisation, elle peut s'adresser à la Commission qui tranche le différent.

La Commission a la surveillance générale de toutes les compagnies de services publics relevant de l'autorité législative de la province et elle peut rendre, quant à l'équipement, aux appareils, aux moyens de protection, à l'extension de travaux ou de systèmes, aux rapports à faire et autres matières, les ordonnances nécessaires pour assurer la sécurité ou l'avantage du public ou pour la fidèle exécution de tout contrat, charte ou franchise comportant l'usage de propriétés ou de droits publics. La Commission peut faire toutes les enquêtes nécessaires pour se renseigner sur la manière dont les compagnies de services publics se conforment à la loi ou sur toutes autres questions ou choses qui sont de sa juridiction. Aussi longtemps que la Commission des services publics existera, les pouvoirs du comité des chemins de fer du conseil exécutif sont suspendus.

La Commission des services publics de Québec est remplacée en 1939 par la Régie provinciale des transports et communications²⁷³. La Régie a compétence sur les entreprises publiques. En font entre autres parties les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer.

Les prix et taux exigés par le propriétaire d'une entreprise publique doivent être justes et raisonnables. La Régie peut, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée et après enquête, modifier les prix et taux exigés pour ses services par tout propriétaire d'une entreprise publique de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux fixés par l'ordonnance.

La Régie peut en outre imposer aux propriétaires d'une entreprise publique l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leurs services et elle peut réglementer les conditions de salubrité et de sécurité des entreprises publiques. La Régie est substituée au comité des chemins de fer du conseil exécutif; les pouvoirs du comité des chemins de fer du conseil exécutif demeurent en conséquence suspendus.

Lorsque la Régie décide qu'un propriétaire d'une entreprise publique a le droit d'entrer dans une municipalité pour y placer ses rails ou autres appareils sur, au-dessus ou au-dessous de propriétés appartenant à une municipalité et que ce propriétaire ne peut s'entendre avec cette dernière sur l'usage de ces propriétés ou sur les termes ou conditions de leur usage ou de la continuation de cet usage, la Régie a juridiction exclusive pour entendre et décider toute contestation qui se soulève à ce sujet et peut permettre l'usage ou la continuation de l'usage de telles propriétés aux termes et conditions qu'elle détermine.

²⁷³ Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication [(1939) 3 Geo. VI, c. 16 (Qué.)].

Il en est de même lorsqu'un propriétaire d'une entreprise publique est autorisé par sa charte à étendre son entreprise dans un nouveau territoire et qu'il ne peut s'entendre avec les municipalités qui y sont situées quant à l'usage de leurs propriétés : la Régie peut lui permettre à ces fins, aux termes et conditions qu'elle détermine, l'usage de ces propriétés, nonobstant toute loi ou contrat accordant à toute autre personne ou compagnie des droits exclusifs dans ces territoires ou parties de ces territoires.

Dans l'exercice de son droit de surveillance des propriétaires d'une entreprise publique, la Régie peut rendre les ordonnances qu'elle juge nécessaires relativement à la qualité du service, à l'équipement, aux appareils, à l'extension de travaux ou de systèmes, aux rapports à faire, aux règles, règlements, conditions et pratiques concernant les taux ou prix et toutes autres matières de sa compétence.

La Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1940 par la Régie des services publics²⁷⁴. La Régie des services publics assume toutes les obligations et exerce tous les pouvoirs prévus par la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication. Elle a donc compétence pour régir les entreprises publiques de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer.

La Régie des services publics est remplacée en 1945 par la Régie provinciale des transports et communications²⁷⁵. Cette dernière exerce un contrôle sur les entreprises qui sont énumérées dans la loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication. Il s'agit, entre autres, des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer.

La loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication est modifiée en 1947²⁷⁶. Le tarif des prix adopté par le conseil d'administration d'une compagnie de chemin de fer n'a plus à être approuvé. Cependant, comme d'autres entreprises publiques, la compagnie doit fournir à la Régie, avant de commencer ses opérations et chaque fois que la Régie le requiert, la liste de ses prix et taux ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents de même nature et tous autres renseignements que la Régie peut exiger. Il est illégal pour une telle entreprise publique d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont elle a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie.

La loi de 1945 sur la Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1949²⁷⁷. Est instituée la Régie des transports qui succède à la Régie provinciale des transports et communications. Cette nouvelle régie n'a aucunement compétence sur le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer.

²⁷⁴ Loi instituant la Régie des services publics [(1940) 4 Geo. VI, c. 11 (Qué.)].

²⁷⁵ Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité [(1945) 9 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

²⁷⁶ Loi concernant la Régie provinciale des transports et communications [(1947) 11 Geo. VI, c. 27 (Qué.)].

²⁷⁷ Loi concernant la réglementation du transport routier [(1949) 13 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

La même année, on assiste aussi à la création de la Régie des services publics²⁷⁸. Elle a compétence sur certaines entreprises publiques, à savoir sur les entreprises de transmission de messages télégraphiques et téléphoniques, sur les entreprises de production et de distribution de gaz, sur les entreprises d'aqueduc et d'égout ainsi que sur les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemins de fer, tramway ou navigation. La Régie possède à l'égard de ces entreprises tous les pouvoirs, attributions et juridictions dont était dotée la Régie provinciale des transports et communications.

La compétence sur les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par tramway est transférée en 1950 de la Régie des services publics à la Régie des transports²⁷⁹. La Régie des services publics conserve toutefois sa compétence quant aux entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer.

La Régie des transports devient compétente en 1969 pour régir le transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer²⁸⁰. La Régie des services publics perd sa compétence sur le transport par chemin de fer.

Une loi sur les transports est adoptée en 1972²⁸¹. D'entrée de jeu, il y est dit que la loi s'applique au transport par chemin de fer qui relève de la compétence du Québec. C'est donc dire que l'ensemble de cette loi doit être lu comme s'appliquant aux chemins de fer. Cette loi accorde au gouvernement de vastes pouvoirs de réglementation sur une multitude de sujets. Aucun règlement portant sur les chemins de fer ne sera adopté en vertu de cette loi. Il faut dire que la chose n'était peut-être plus utile, car la compétence du Québec sur les chemins de fer a fondu au cours des ans comme peau de chagrin au fur et à mesure de l'absorption par des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de compagnies de chemins de fer qui relevaient jusqu'alors de la compétence du Québec. Il faut aussi ajouter que la loi sur les chemins de fer est toujours en vigueur : cela limite dans une bonne mesure l'adoption de règles visant les chemins de fer.

La loi sur les chemins de fer, comme bien d'autres lois, est modifiée en 1977 pour convertir au système international d'unités les mesures de longueur ou de largeur qu'elle contient²⁸². Ainsi, à titre d'exemple, la largeur des rails sera dorénavant de cent quarante-trois centimètres et demi.

À partir de 1984, les taux et tarifs d'une compagnie de chemin de fer ne sont plus susceptibles d'être modifiés par une décision de la Commission des transports du

²⁷⁸ Loi relative à la surveillance et au contrôle de certains services publics [(1949) 13 Geo. VI, c. 47 (Qué.)].

²⁷⁹ Loi concernant la juridiction de la Régie des transports et de la Régie des services publics relativement aux autobus et tramways [(1950) 14 Geo. VI, c. 56 (Qué.)].

²⁸⁰ Loi du ministère des communications [1969, c. 65 (Qué.)].

²⁸¹ Loi des transports [1972, c. 55 (Qué.)].

²⁸² Loi facilitant la conversion au système international d'unités (SI) et à d'autres unités couramment utilisées [1977, c. 60 (Qué.)].

Québec²⁸³. Il suffit que la compagnie dépose ses taux et tarifs auprès de la Commission et ils entrent en vigueur à la date de ce dépôt ou, s'ils comportent une augmentation par rapport à un taux existant, que le vingtième jour suivant la date de leur dépôt. Une compagnie ne peut exiger ni percevoir un péage ou une rétribution comme voiturier public que conformément aux taux et tarifs déposés.

Plusieurs dispositions de la Loi sur les chemins de fer sont abrogées à l'occasion de l'adoption de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé²⁸⁴. Ainsi, les règlements d'une compagnie de chemin de fer qui concernent les voyageurs n'ont plus à être approuvés par le gouvernement. Le conducteur d'un train n'est plus astreint à réduire la vitesse à moins de sept milles à l'heure dans la partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village. L'interdiction de construire le chemin de fer le long des grands chemins sans l'autorisation de l'autorité municipale disparaît.

La Loi sur les chemins de fer est remplacée en 1993²⁸⁵. La nouvelle loi s'applique uniquement aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec, mais elle ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires. Cette nouvelle loi ne concerne que le transport des marchandises. On semble prendre pour acquis que le transport de personnes ne se fera que par des organismes publics. Il ne faut donc pas se surprendre du fait qu'il ne sera plus apporté de modifications de fonds à cette loi, car le nombre de compagnies de juridiction provinciale auxquelles elle s'applique ne doit pas être faramineux.

Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation un chemin de fer existant ou les terrains constituant l'emprise d'un chemin de fer existant et les terrains nécessaires à la construction de ses gares et stations. La largeur maximale de l'emprise est de 30 mètres. Cette limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement.

Tout transporteur ferroviaire doit obtenir, par voie de requête écrite, un certificat d'aptitude délivré par la Commission des transports du Québec avant d'exercer ses activités de transport ferroviaire, sauf le transporteur ferroviaire qui n'exerce ses activités qu'à l'intérieur des limites d'un site commercial ou industriel qui lui appartient.

Le certificat d'aptitude est délivré si le requérant fournit à la Commission une attestation d'assurance responsabilité civile conforme au montant déterminé par règlement et couvrant tous les dommages causés au cours d'activités ferroviaires, un engagement de l'assureur d'aviser la Commission en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction de la couverture et les renseignements et les documents prescrits par règlement.

Lorsque le transporteur est appelé à utiliser tout ou partie d'un chemin de fer ayant fait l'objet d'un abandon il y a un an ou plus, il doit produire une déclaration sous serment,

283 Loi modifiant diverses dispositions législatives [1984, c. 47 (Qué.)].

284 Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé [1988, c. 57 (Qué.)].

285 Loi sur les chemins de fer [1993, c. 75 (Qué.)].

faite par un ingénieur ayant fait l'inspection du chemin de fer, selon laquelle ce chemin de fer peut être utilisé en toute sécurité sans qu'il soit nécessaire de procéder à des travaux de construction visés par la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé.

Un transporteur ferroviaire doit, dans les sept jours de la demande d'un expéditeur, lui produire un tarif relatif aux services de transport ferroviaire indiqués par l'expéditeur. Tout tarif doit être établi conformément au règlement.

Le gouvernement peut, par règlement, déterminer les montants minima d'assurance que doit fournir un transporteur ferroviaire, prescrire les renseignements et les documents que doit fournir un requérant pour obtenir un certificat d'aptitude et prescrire les conditions d'établissement d'un tarif pour un service de transport ferroviaire demandé par un expéditeur.

L'Agence métropolitaine de transport est créée en 1995²⁸⁶. L'Agence a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers. Elle est un mandataire du gouvernement. Il ne s'agit pas donc pas d'un transporteur privé de personnes.

286 Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives [1995, c. 65 (Qué.)].

Les tramways

Les tramways, en fait, sont tout simplement des chemins de fer. Les tramways circulent sur des rails. D'ailleurs, plusieurs dispositions de la loi sur les chemins de fer s'appliquent à plusieurs compagnies de tramway. Il existe pourtant certaines particularités qui font en sorte que les tramways se distinguent des chemins de fer conventionnels.

D'abord, la plupart des compagnies de tramway posent leurs rails le long ou sur des grands chemins, des rues, des ruelles ou d'autres espaces publics. Cependant, les tramways ne sont pas exclusivement urbains. Plusieurs tramways, en plus de desservir des cités, des villes ou des villages, traversent aussi un ou plusieurs comtés pour aller rejoindre d'autres municipalités. Il n'en demeure pas moins que dans la très grande majorité des cas, les compagnies de tramway doivent obtenir le consentement des municipalités pour y poser leurs rails. En outre, le plus souvent, le consentement doit être négocié. Car les municipalités désirent le plus souvent imposer des conditions et des restrictions et même convenir en détail de la façon dont la compagnie de tramway construira ses ouvrages, fera fonctionner ses voitures, établira ses taux de péage et versera à la municipalité une compensation pour l'usage de ses propriétés.

Dans un premier temps, les compagnies de tramway ne pourront utiliser des locomotives dans ces municipalités, le recours à la vapeur étant interdit : il faudra donc se contenter de chars et de la force animale. Bien sûr, cette logique évoluera avec l'arrivée de l'électricité.

Finalement, c'est peut-être dans deux lois privées sur des compagnies de chemin de fer que l'on trouve l'éclairage le plus pertinent sur ce sujet, soit les lois sur la *Little Nation River Railway Company*²⁸⁷ et de *L'Avenir and Melbourne Railway Company*²⁸⁸. Ces deux lois contiennent la disposition suivante :

L'exploitation pourra se faire par convois comme sur les lignes à vapeur, ou par voitures isolées comme sur les tramways; la traction se fera par l'électricité, la vapeur, la gazoline ou de toute autre manière paraissant plus avantageuse à la compagnie.
Le service des voyageurs et des marchandises pourra se faire par les mêmes trains ou par des trains distincts.

²⁸⁷ Loi constituant en corporation *The Little Nation River Railway Company* [(1907) 7 Ed. VII, c. 86 (Qué.)].

²⁸⁸ Loi constituant en corporation *The L'Avenir and Melbourne Railway Company* [(1908) 8 Ed. VII, c. 108 (Qué.)].

La compagnie pourra profiter de toute nouvelle invention ou de toute nouvelle méthode d'exploitation se rapportant au transport par voie ferrée.

Les convois sont tirés par des locomotives alors que les tramways utilisent, dans un premier temps la force animale et, plus tard, l'électricité. Il est vrai que certaines compagnies de tramway pourront éventuellement être autorisées à faire usage de la vapeur, mais cela demeure l'exception.

La Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal (*Montreal Street Railway Company*) est la première compagnie du Bas-Canada à offrir un service de tramway²⁸⁹. Avant de présenter à la Législature une requête afin d'être dotée d'une charte par loi privée, la compagnie avait pris grand soin de bien préparer son dossier. Elle avait soumis son projet à la cité de Montréal et en avait négocié tous les aspects. On s'était entendu au sujet des rues sur lesquelles la compagnie pourrait poser ses rails et édifier tous les ouvrages nécessaires. On avait prévu que le chemin de fer se prolongerait jusqu'à d'autres endroits, à l'extérieur de la cité, dans la paroisse de Montréal. Il avait été convenu que la compagnie n'utiliserait pas de locomotives sur son chemin de fer. Et la cité de Montréal, qui n'était pas habilitée à ce faire, avait même adopté un règlement réglant toutes cette mécanique : c'est pourquoi il fallait s'adresser à la Législature pour faire avaliser ce règlement. Celle-ci fera droit à la demande.

La loi prévoit donc que les rails doivent être posés de niveau avec les rues et grands chemins de manière à présenter le moins d'obstacles possibles au trafic ordinaire dans ces rues et grands chemins; et la largeur des rails sera telle que les voitures ordinaires, alors en usage, puissent passer sur ceux-ci. Toutefois, les conducteurs de ces voitures devront se garder de nuire à la circulation des chars de la compagnie et devront céder le passage pour leur laisser la voie libre.

La compagnie est autorisée à entrer en arrangement avec la cité de Montréal et les municipalités avoisinantes. Ces arrangements pourront prévoir le prix que la compagnie peut exiger des passagers : car il n'est pas question, du moins dans un premier temps, de transporter des marchandises. Ces arrangements peuvent aussi porter sur la construction du chemin de fer, sur le pavage, le macadamisage, la réparation et le nivelage des rues et des grands chemins, sur l'ouverture et la réparation d'égouts ou canaux souterrains et la pose des tuyaux de gaz ou d'eau dans ces rues et grands chemins. On pourra s'entendre sur le tracé du chemin de fer et la désignation des rues particulières le long desquelles ce chemin sera fait et sur le temps et la vitesse de parcours des chars, sur le montant de la licence que paiera annuellement la compagnie, sur le délai dans lequel les travaux devront être commencés, sur la manière de procéder à ces travaux et sur la date de leur achèvement. En fait, ces arrangements ont pour but d'assurer la sûreté et la commodité des passagers, la conduite des agents et serviteurs de la compagnie et le mode à suivre pour éviter d'obstruer et gêner le trafic ordinaire.

Il faudra peu de temps avant que l'on songe à établir un tel service pour la cité de Québec. La loi constituant la Compagnie du chemin de fer des rues de Québec ne laisse

²⁸⁹ Acte pour incorporer la Compagnie de Chemin de Fer à passagers de la cité de Montréal [(1861) 24 Vict., c. 84 (Canada)].

pas deviner si la cité de Québec avait préalablement été consultée, mais il est permis de croire que ce fut le cas : la compagnie ne peut poser ses rails dans les rues et les grands chemins de la cité de Québec sans son consentement²⁹⁰. Et celui-ci peut être accompagné de restrictions. Comme à Montréal, il n'est pas question de permettre l'utilisation de la vapeur dans les rues et les grands chemins de la cité et celle-ci, ainsi que les municipalités adjacentes intéressées, peuvent conclure des arrangements et arrêter des stipulations avec la compagnie.

Les avantages que les promoteurs de la Compagnie du chemin de fer de Mont Royal ont su obtenir dépassent ce qui est usuel²⁹¹. À la stricte lecture de la loi privée qui la constitue en personne morale, on pourrait dire qu'il s'agit d'une compagnie de tramway. Elle n'a l'intention de transporter que des voyageurs et il lui est interdit de faire usage de la vapeur. Il n'en demeure pas moins que les dispositions de la loi sur les chemins de fer s'appliquent à elle, exception faite de celles qui octroient des pouvoirs d'expropriation. Avant de commencer la construction de son chemin de fer, elle doit soumettre ses plans et arpentages pour approbation au bureau des commissaires des chemins de fer.

Comme la compagnie ne peut exproprier, elle devra donc utiliser des grands chemins ou des rues pour poser ses assises. En fait, la compagnie a obtenu le grand avantage de pouvoir fixer ses rails, à l'extérieur de la cité de Montréal, le long de chemins possédés par les commissaires des chemins à barrières de Montréal : il s'agit de grands chemins qui mènent à la cité de Montréal et qui sont des chemins à péage sur le parcours desquels des barrières et des maisons de péage sont érigées. Ces chemins comprennent la côte Sainte-Catherine, la côte des Neiges, la côte Saint-Luc et la côte Saint-Antoine. Chanceux, ils n'ont pas eu à demander l'autorisation des commissaires. Toutefois, la compagnie doit faire en sorte qu'il y ait au moins 17 pieds entre le côté du chemin de fer et le centre du chemin. La compagnie peut aussi acquérir de gré à gré d'autres propriétés, puisque la loi prévoit la façon d'enregistrer les titres dans de tels cas.

C'est le gouvernement qui fixe par décret le montant des péages que la compagnie doit verser aux commissaires pour chaque passager qui use de ses services. Il est toutefois loisible à la compagnie de s'entendre avec les commissaires sur un montant global qui tiendra lieu de droits de péage : encore là, une telle convention doit être ratifiée par le gouvernement.

La loi prend le soin de préciser qu'elle ne doit pas être interprétée de manière à préjudicier les privilèges déjà consentis à la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal. Bien plus, elle autorise la compagnie à entrer en arrangement avec cette dernière compagnie et même à fusionner avec celle-ci : dans un tel cas, ses passagers auront un accès direct à la cité de Montréal.

²⁹⁰ Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer des rues de Québec [(1863) 27 Vict., c. 61 (Canada)].

²⁹¹ Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Mont Royal [(1865) 29 Vict., c. 82 (Canada)].

La charte de la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal est modifiée en 1870²⁹². Avec l'assentiment de la cité de Montréal donné par règlement, la compagnie peut faire mouvoir ses voitures, soit sur des rails soit sur des chemins et sur des rues de la cité de Montréal et des municipalités avoisinantes, par toute force motrice produite par la vapeur, le calorique, l'air comprimé ou par tout autre moyen ou par des machines quelconques. Après l'adoption d'un tel règlement, le conseil de la cité peut, par un vote adopté à la majorité absolue de tous ses membres, révoquer ce règlement. On voit que le consentement de la cité n'est qu'exploratoire.

Avant l'adoption d'un tel règlement, le conseil de la cité peut plutôt par résolution autoriser l'emploi par la compagnie de wagons et de machines à traction pour des fins d'expérimentation seulement; encore là, la cité peut en tout temps retirer cette autorisation. Il semblerait que ces machines à traction étaient des véhicules qui pouvaient se mouvoir de façon autonome. On entre donc dans une période où l'on commence à tester de nouveaux modes de transport en commun. Il fallait donc user de prudence. Ainsi, il est alors prévu que lorsque, dans les rues ou les grands chemins de la cité et des municipalités environnantes, un cheval devient rétif à la vue ou au bruit causé par l'approche d'un tel véhicule, il est du devoir du conducteur ou du mécanicien d'arrêter la machine à traction jusqu'à ce que ce cheval ait dépassé la machine ou s'en soit éloigné. Dans tous ces cas, le conducteur ou le mécanicien est requis de donner toute l'assistance possible au conducteur d'un tel cheval.

La Compagnie d'omnibus et de transport de Montréal a été constitué en 1874 pour exploiter des services de transport de passagers et de marchandises par omnibus, voitures, traîneaux et wagons dans toutes les municipalités de l'île de Montréal²⁹³. Elle désire donner de l'extension à ses affaires et elle obtient en 1875 des modifications à sa charte pour lui permettre d'offrir également des services de tramway pour passagers seulement²⁹⁴. Avant de poser ses rails sur les chemins et les rues de la cité de Montréal ou de toute autre municipalité de la paroisse de Montréal, la compagnie doit y être autorisée par un règlement de la municipalité. Un tel règlement peut comporter des conditions et des restrictions. La cité de Montréal et les municipalités de la paroisse de Montréal peuvent entrer en arrangement avec la compagnie pour régler de nombreux points semblables à ceux qui ont été convenus entre la cité de Montréal et la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal. Dans la cité de Montréal, la compagnie ne peut poser aucune lisse dans une rue où des lisses de la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal sont déjà posées sans avoir au préalable obtenu un vote favorable des deux tiers des membres du conseil de la cité.

292 Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal [(1870) 34 Vict., c. 45 (Qué.)].

293 Loi incorporant «la Compagnie d'Omnibus et de transport de Montréal» [(1874) 37 Vict., c. 32 (Qué.)].

294 Acte pour amender l'Acte intitulé : «Acte incorporant la compagnie d'omnibus et de transport de Montréal» [(1875) 38 Vict., c. 48 (Qué.)].

Dans la loi sur la Compagnie du chemin de fer des rues de Québec, il est indiqué que la compagnie doit construire son chemin de fer sur et le long de la rue Saint-Vallier jusqu'à la barrière à péage dans la banlieue de Québec et sur les grands chemins dans la cité et banlieue de Québec²⁹⁵. Il ne semble pas que la compagnie se soit aventurée dans la Haute-Ville de Québec, car la Compagnie de chemin de fer urbain Saint-Jean est constituée en 1876 pour construire un chemin de fer pour son tramway allant sur la rue Buade, la rue de la Fabrique et la rue Saint-Jean jusqu'à la barrière à péage de Sainte-Foy dans la banlieue de Québec²⁹⁶. Avant de ce faire, la compagnie doit obtenir la permission de la cité de Québec et des autres municipalités où passera son chemin de fer, lesquelles peuvent accompagner ce consentement de restrictions pour, entre autres, empêcher toute entrave à la circulation des voitures ordinaires dans les rues où passera le chemin de fer. La compagnie ne pourra faire usage de la vapeur sur son chemin de fer. Les administrateurs de la compagnie peuvent adopter des règlements sur les contrats qui peuvent être passés avec la cité de Québec.

La loi sur les chemins de fer s'applique à la Compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal qui est constituée en 1878²⁹⁷. La compagnie peut construire et exploiter un chemin de fer à Montréal depuis l'avenue Mont-Royal, sur le côté est de la rue Saint-Laurent jusqu'à la rivière des Prairies, dans la paroisse du Sault-au-Récollet. Pour son chemin de fer, la compagnie peut se servir de *Dummy Engines* ou de chevaux comme force motrice. Un *dummy engine* est un véhicule fonctionnant à la vapeur qui ressemblerait à un wagon motorisé. Il est aussi désigné sous le nom de locomotive sourde. La compagnie peut faire des arrangements avec la Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal quant à l'usage, par l'une ou l'autre compagnie, de leur chemin de fer, station ou chars, sujet toutefois aux pouvoirs et obligations de la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal. Ces pouvoirs et obligations sont contenues dans les ententes intervenues entre la cité de Montréal et la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal.

La charte de la Compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal est modifiée en 1881 pour donner à son réseau beaucoup plus d'expansion²⁹⁸. Ainsi, elle est autorisée à construire un chemin de fer passant à travers les municipalités d'Outremont et de la Côte-des-Neiges et se continuant jusqu'au village de Saint-Eustache, dans le comté des Deux-Montagnes. Un autre chemin de fer pourra partir de la limite nord de la cité de Montréal pour se diriger vers le nord jusqu'au village de l'Assomption, dans le comté de l'Assomption. Une autre section pourra commencer dans la cité de Montréal, traverser le parc Mont-Royal et se rendre jusqu'au sommet de la Montagne; dans ce dernier cas, la compagnie doit préalablement obtenir le consentement de la cité de Montréal qui peut prévoir les conditions qu'elle juge à propos d'imposer.

295 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer des rues de Québec [(1863) 27 Vict., c. 61 (Canada)].

296 Acte pour incorporer la compagnie de chemin de fer urbain St. Jean [(1876) 40 Vict., c. 34 (Qué.)].

297 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal [(1878) 41 Vict., c. 49 (Qué.)].

298 Acte pour amender l'acte incorporant «La compagnie du chemin de fer de l'île de Montréal» [(1881) 44-45 Vict., c. 36 (Qué.)].

La particularité de *The Mountain Park Railway and Elevator company*, constituée en 1881, est qu'elle peut construire des ascenseurs en plus d'un chemin de fer ou tramway²⁹⁹. Ce chemin de fer peut être construit soit à la surface du sol, soit comme chemin aérien, depuis certains endroits dans la cité de Montréal jusqu'au parc de la Montagne et depuis la cité jusqu'à tout autre endroit sur l'île de Montréal. Les chemins aériens sont des chemins surélevés, souvent par des viaducs, pour ne pas nuire à la circulation des autres véhicules. Toutefois, ce chemin de fer ne peut traverser ni le cimetière du Mont-Royal, ni le cimetière de la Côte-des-Neiges, ni aucune des avenues qui conduisent à ces cimetières. La compagnie peut, avec le consentement des commissaires des chemins à barrières de Montréal, construire une partie du chemin de fer sur ou le long des chemins sous leur contrôle. Elle doit aussi, avant de poser ses rails dans les limites de la cité de Montréal ou du parc Mont-Royal, obtenir le consentement du conseil de la cité, lequel consentement peut être sujet aux conditions que le conseil juge à propos d'imposer.

La compagnie peut entrer en arrangement avec la Compagnie des chars urbains de Montréal pour l'usage par l'une ou l'autre compagnie de leur chemin de fer, station et chars, sujet toutefois aux pouvoirs et aux obligations de la Compagnie des chars urbains de Montréal qui est liée par convention avec la cité de Montréal. Comme les dispositions de la loi sur les chemins de fer s'appliquent à la compagnie, celle-ci peut donc exproprier.

On entre dans une nouvelle ère à partir de 1885. Celle de l'électricité. La Compagnie du chemin de fer du parc et de l'île de Montréal est la première compagnie à pouvoir exploiter ses chemins de fer ou tramways tant au moyen de la vapeur que de l'électricité³⁰⁰. Son chemin de fer commence dans la cité de Montréal, se dirige jusqu'au sommet du parc Mont-Royal et gagne ensuite diverses municipalités de l'île de Montréal. Il peut être construit en partie comme chemin aérien. La compagnie ne peut procéder à sa construction dans la cité de Montréal et dans le parc Mont-Royal sans le consentement de la cité.

Le nom de la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal est changé en 1886 en celui de *Compagnie de chemin de fer urbain de Montréal*³⁰¹. Sa charte est aussi modifiée en 1894³⁰². Le préambule de cette loi privée en indique la raison :

ATTENDU que la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal a, par sa pétition, représenté qu'elle a converti une partie de son réseau de chemin de fer urbain en chemin de fer électrique, et qu'elle a fait des contrats avec la cité de Montréal, la ville de Maisonneuve et la ville de la côte St-Antoine, au sujet de l'exploitation d'un chemin de fer électrique dans les limites de ces

²⁹⁹ Acte pour incorporer la compagnie dite «The Mountain Park Railway and Elevator company» [(1881) 44-45 Vict., c. 37 (Qué.)].

³⁰⁰ Acte incorporant La compagnie du chemin de fer du parc et de l'île de Montréal [(1885) 48 Vict., c. 74 (Qué.)].

³⁰¹ Acte pour amender de nouveau l'acte d'incorporation de «La compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal» et les actes qui l'amendent, et pour changer son nom en celui de : «La compagnie de chemin de fer urbain de Montréal» [(1886) 49-50 Vict., c. 86 (Qué.)].

³⁰² Loi modifiant les lois relatives à la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal [(1894) 57 Vict., c. 73 (Qué.)].

municipalités, et qu'il est à propos de modifier les lois relatives à cette compagnie de chemin de fer et d'augmenter ses pouvoirs.

La compagnie est autorisée à acquérir les droits, pouvoirs, franchises, privilèges, lignes de chemin de fer, pouvoirs moteurs, applications électriques, chars, contrats et propriétés en général de toute autre compagnie de chemin de fer existant dans l'île de Montréal. Elle doit alors assumer les obligations et les contrats que la compagnie acquise a envers toute personne ou municipalité. Cette loi ratifie les conventions intervenues avec la cité de Montréal, la ville de Maisonneuve et la ville de la côte Saint-Antoine.

La Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de pouvoir électrique de Buckingham est autorisée par loi privée en 1895 à construire un chemin de fer électrique depuis un point situé sur la rivière Ottawa, près de l'embouchure de la rivière du Lièvre, dans le canton de Buckingham, allant à et à travers la ville de Buckingham³⁰³. Elle peut construire en partie sa voie ferrée sur la voie de tramway qu'exploitait feu James McLaren à condition d'obtenir au préalable le consentement de ses héritiers.

Avant de présenter sa requête à la Législature pour obtenir l'adoption de cette loi, des démarches préparatoires avaient été effectuées. Un de ses administrateurs, Albert McLaren, avait obtenu de la municipalité de la ville de Buckingham et de la municipalité du canton de Buckingham certaines franchises d'une période de 30 ans lui accordant le droit et privilège exclusif de construire et d'équiper un chemin de fer électrique dans les rues de la ville de Buckingham et du canton de Buckingham. Il avait aussi obtenu le droit et privilège exclusif, pour une période de 20 ans, de fournir l'éclairage électrique à la municipalité et aux habitants de la ville de Buckingham ainsi qu'à toutes les industries et manufactures qui pourraient y être établies. Pour fournir cette électricité, il fallait bien ériger les poteaux et construire les appareils et machines électriques dans les rues de la ville de Buckingham. La loi déclare valide ces arrangements intervenus entre Albert McLaren et les municipalités de la ville et du canton de Buckingham. La loi permet aussi à Albert McLaren de transporter tous ses droits, privilèges et franchises à Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de pouvoir électrique de Buckingham.

Toujours en 1895, c'est la Compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke qui obtient une charte par loi privée³⁰⁴. La compagnie peut établir et exploiter un tramway dans les rues, chemins, ruelles, squares, ponts et places publiques de la cité de Sherbrooke ainsi que hors de ses limites dans le district de Saint-François. Elle peut transporter des voyageurs, des bagages, du fret et les malles de Sa Majesté au moyen d'animaux, de l'électricité ou de l'air comprimé ou de toute autre force motrice sauf la vapeur. En hiver, elle peut employer des traîneaux tirés par des chevaux.

Avant de poser ses rails dans une municipalité, la compagnie doit obtenir son consentement donné sur un vote affirmatif des deux tiers au moins des conseillers de la municipalité. Aux fins de ce consentement, la municipalité peut entrer en arrangement

³⁰³ Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de pouvoir électrique de Buckingham [(1895) 58 Vict., c. 68 (Qué.)].

³⁰⁴ Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke [(1895) 59 Vict., c. 64 (Qué.)].

avec la compagnie touchant la construction du chemin de fer, le paiement de la compensation à être versée par la compagnie pour l'usage des chemins, rues, ruelles et ponts municipaux, le pavage, la macadamisation, la réparation, le nivellement des rues ou grandes routes, ainsi que la construction, l'ouverture et la réparation des égouts, la pose des conduites de gaz ou d'eau, celle des poteaux et des fils métalliques dans les rues et grandes routes, l'établissement de la voie, l'éclairage de celle-ci et des rues particulières sur le parcours desquelles elle sera établie, le type des rails, le temps et la vitesse des voitures, le prix à payer par les voyageurs et pour le fret, l'époque à laquelle les travaux doivent être commencés, la manière d'y procéder et le temps fixé pour leur achèvement et généralement tout ce qui concerne la sécurité et la commodité des voyageurs.

La charte de la Compagnie de chemin de fer urbain de Montréal est modifiée en 1899 afin de permettre à la compagnie d'étendre son réseau³⁰⁵. Tous ces nouveaux pouvoirs qui lui sont consentis sont conditionnels au consentement des municipalités intéressées. Ainsi, la compagnie pourra prolonger son chemin de fer dans la partie de la paroisse de Lachine sise au sud-est de l'aqueduc de Montréal. Il lui sera permis d'entrer en arrangement avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada pour l'usage du pont Victoria et prolonger alors sa voie ferrée depuis l'extrémité sud du pont, à travers les municipalités de Saint-Lambert et de Longueuil. Elle pourra faire le transport des malles de Sa Majesté dans la cité de Montréal et aussi transporter de la viande de boucherie entre les abattoirs et les marchés publics de la cité, faire la traction des chars des autres compagnies chargés de produits agricoles ou de fertilisants entre les points de raccordement avec ces réseaux des compagnies et ces marchés de la cité de Montréal. C'est la première fois qu'on entouvre à la compagnie la possibilité de faire du transport autre que celui des passagers.

C'est en 1903 qu'est constituée la Compagnie de tramway électrique de Valleyfield³⁰⁶. Le parcours de la compagnie n'est pas restreint au seul territoire de la ville de Valleyfield. Elle peut offrir ses services pour le transport de passagers par tramway mû par l'électricité en passant à travers toutes les paroisses des comtés de Beauharnois, Huntingdon et Châteauguay et par les villes de Beauharnois, Huntingdon et Salaberry de Valleyfield. Son chemin de fer peut ensuite longer le fleuve Saint-Laurent à partir de la paroisse de Châteauguay jusqu'à un point à Caughnawaga, près de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien. Lorsque le chemin de fer passe dans une municipalité, il revient à celle-ci de désigner les rues par lesquelles il doit passer.

La compagnie peut acquérir les franchises et les droits conférés à toute compagnie dont elle fait l'acquisition. Toute municipalité intéressée à la construction du chemin de fer projeté peut souscrire des actions de la compagnie ou lui donner des sommes d'argent ou des terrains. Elle peut aussi lui accorder des exemptions de taxes ou autres avantages aux conditions que le conseil de la municipalité juge à propos de prévoir.

³⁰⁵ Loi amendant les lois concernant la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal [(1899) 62 Vict., c. 77 (Qué.)].

³⁰⁶ Loi constituant en corporation la Compagnie de tramway électrique de Valleyfield [(1903) 3 Ed. VII, c. 81 (Qué.)].

Comme la Compagnie de tramway électrique de Valleyfield, la Compagnie du tramway électrique du lac Achigan peut desservir plusieurs municipalités, cette fois dans comté de Terrebonne³⁰⁷. En outre, elle peut transporter du fret en plus des passagers. Elle peut donc exploiter son tramway électrique à partir du lac Achigan, dans la paroisse de Saint-Hippolyte, jusqu'à et dans la ville de Saint-Jérôme, en passant par Shawbridge, ou à partir du lac Achigan jusqu'à la ville de Saint-Jérôme, en passant par le village de New-Glasgow et la paroisse de Sainte-Sophie.

La Compagnie des tramways de Longueuil a un profil semblable à la Compagnie du tramway électrique du lac Achigan, mais pour le comté de Chambly³⁰⁸. Cependant, elle peut de plus traverser le fleuve Saint-Laurent et prolonger sa ligne d'un point quelconque de la ville de Longueuil jusqu'à un point de la cité de Montréal ou de la ville de Maisonneuve, par la voie du pont Victoria, avec le consentement de la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada. L'hiver, elle peut poser ses rails sur la glace. Elle peut, avec le consentement de la cité de Montréal ou de la ville de Maisonneuve, pénétrer sur son territoire pour se raccorder au réseau de la Compagnie du chemin de fer urbain de Montréal.

La Compagnie du chemin de fer urbain de Montréal est finalement autorisée en 1906 à transporter du fret en général en autant qu'elle obtienne préalablement le consentement de la municipalité dans le territoire de laquelle elle désire effectuer ce type de transport³⁰⁹.

Comme nous l'avons déjà vu, la Commission des services d'utilité publique de Québec est constituée en 1909³¹⁰. Sont considérées comme étant d'utilité publique aux termes de cette loi les compagnies, les sociétés ou les personnes qui possèdent, exploitent, administrent ou contrôlent un système, outillage ou matériel pour la transmission de messages télégraphiques ou téléphoniques, ou pour le transport de voyageurs ou de marchandises par un chemin de fer et par tramway, ou pour la production, la transmission, la livraison ou la vente de la chaleur, de la lumière ou de la force motrice, soit directement ou indirectement, au public ou pour le public.

Le gouvernement détermine la localité où se trouve le siège de la Commission; celle-ci peut aussi siéger au besoin à tout endroit de la province. Elle peut être assistée par des experts nommés par le gouvernement. La Commission succède aux droits et obligations du comité des chemins de fer du conseil exécutif; elle connaît, entend et décide toute question qui relevait de ce dernier. Elle décide de toute question relative au transport de marchandises sur les lignes de tramway : elle peut fixer les prix de transport qui peuvent être réclamés, sous réserve toutefois de tout contrat existant entre une compagnie de

307 Loi constituant en corporation la Compagnie du tramway électrique du lac Achigan [(1905) 5 Ed. VII, c. 60 (Qué.)].

308 Loi constituant en corporation la Compagnie des tramways de Longueuil [(1905) 5 Ed. VII, c. 61 (Qué.)].

309 Loi amendant les lois concernant la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal [(1906) 6 Ed. VII, c. 67 (Qué.)].

310 Loi établissant la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1909) 9 Ed. VII, c. 16 (Qué.)].

chemin de fer électrique et une municipalité qui détermine déjà les tarifs. Elle statue sur toute question qui peut se soulever quant à la construction des ouvrages d'une compagnie d'utilité publique dans le territoire d'une municipalité où cette compagnie peut les installer avec ou sans le consentement de la municipalité. Une fusion de compagnies d'utilité publique ne peut s'effectuer qu'avec le consentement de la Commission. Les décisions finales de la Commission sont appelables, sur autorisation, devant la Cour du banc du Roi. Et, ce qui n'est pas banal, les dispositions de cette loi ont préséance sur les dispositions de toute charte particulière.

Le nom de la Compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke est changé en 1910 en celui de *The Sherbrooke Railway and Power Company*³¹¹.

Une loi privée est adoptée en 1911 pour constituer la Compagnie des Tramways de Montréal³¹². Le préambule de cette loi explique qu'il existe alors, dans les limites de la cité et de l'île de Montréal, quatre compagnies de chemin de fer électrique, contrôlées par la compagnie dite *The Montreal Street Railway Company*, dont deux sont régies par des lois fédérales. Les conventions passées par ces diverses compagnies ne répondent plus aux besoins du public. Ces compagnies ne possèdent pas les pouvoirs nécessaires pour répondre aux besoins actuels. Aussi, il serait dans l'intérêt public de faciliter une entente entre les autorités municipales et les diverses compagnies de chemin de fer électrique, en conférant les pouvoirs nécessaires à cette fin. Le meilleur moyen, avance-t-on, de faire face à la situation et d'en arriver au résultat désiré tant par les autorités municipales que par les compagnies de chemin de fer électrique serait la fusion de toutes ces compagnies en une seule qui serait placée sous le contrôle du conseil de la cité de Montréal en autant que les lignes de chemin de fer en question se trouvent dans les limites actuelles de la cité de Montréal ou les limites qui résulteront à l'avenir de toute annexion à la cité. À cette fin, il est nécessaire qu'une charte soit octroyée à une nouvelle compagnie lui donnant le pouvoir d'acquérir, avec le consentement de la majorité des actionnaires et de la Commission des services d'utilité publique de Québec, les quatre compagnies de chemin de fer électrique existant dans la cité et sur l'île de Montréal avec les pouvoirs qu'elles possèdent et lui conférant les pouvoirs requis pour conclure par contrat avec la cité de Montréal, dans le plus court délai possible, un nouvel arrangement qui soit de nature à assurer à la population un système de transport et des moyens de communication rapides et efficaces.

La Législature fait droit à cette demande. La Compagnie des tramways de Montréal est alors constituée. Elle est autorisée à acquérir la *Montreal Street Railway Company*, la *Montreal Park and Island Railway Company*, la *Montreal Terminal Railway Company* et la *Public Service Corporation*, y compris leurs chartes, contrats, franchises, droits, pouvoirs, privilèges, immunités et exemptions de toutes nature et description quelconques.

³¹¹ Loi amendant la charte de la compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke [(1910) 1 Geo. V, c. 73 (Qué.)].

³¹² Loi constituant en corporation : Compagnie des Tramways de Montréal [(1911) 1 Geo. V, (2^e session), c. 77 (Qué.)].

Advenant l'acquisition de ces compagnies, la Compagnie des tramways de Montréal aura, durant une période n'excédant pas 42 ans à compter de la sanction de cette loi, le droit et le pouvoir d'acquérir, construire, équiper, maintenir et exploiter au moyen de la force électrique ou de toute autre force motrice autre que la vapeur, approuvée par la Commission des services d'utilité publique de Québec, des tramways dans et à travers la cité de Montréal. Ce privilège sera toutefois sujet à un contrat à être passé entre la cité et la compagnie pour déterminer la durée de la franchise, les conditions auxquelles ladite compagnie sera tenue quant à l'exploitation, le maintien, l'équipement, le tracé et le prolongement des routes dans les diverses rues et voies publiques de la cité, les taux de passage, le pourcentage qui sera payé à la cité sur les recettes brutes de la compagnie, la quote-part à être payée par la compagnie du coût du pavage et de l'entretien des rues, du coût de l'enlèvement de la neige et autres termes et conditions que la ville jugera à propos d'imposer. Tout différend entre la cité et la compagnie quant à l'interprétation d'un tel contrat sera soumis à la Commission des services d'utilité publique de Québec pour adjudication finale.

La compagnie aura le droit de transporter du fret et des malles sur toutes les parties de son réseau, aux termes et conditions qui auront été arrêtés d'un commun accord avec les autorités municipales. La cité de Montréal est autorisée à poser tous les gestes nécessaires pour donner effet à cette loi. Malgré ce qui est prévu par la loi sur les chemins de fer, la Commission des services d'utilité publique de Québec pourra autoriser la compagnie à faire circuler ses voitures à une vitesse plus considérable que six milles à l'heure et à la déterminer.

Le projet d'acquisition par la Compagnie des tramways de Montréal (*Montreal Tramways Company*) de certaines compagnies de tramway avait indubitablement fait l'objet d'arrangements préalables car, dès novembre 1911, celle-ci devient propriétaire de la *Montreal Street Railway Company* et de la *Public Service Corporation*³¹³. On juge prudent de faire ratifier ces transactions par une loi. Celle loi stipule que ces transactions n'ont pas pour effet de modifier ou restreindre les droits et facultés de la cité de Montréal ou des autres municipalités dans lesquelles s'étendent les lignes des compagnies qui sont parties aux contrats ratifiés, ni de manière à modifier, à abroger ou à affecter en quoi que ce soit les règlements passés par les dites cité et municipalités.

La loi privée de la *Sherbrooke Railway and Power Company*, anciennement la Compagnie du chemin de fer urbain de Sherbrooke, est modifiée en 1912³¹⁴. En plus du district de Saint-François, la compagnie peut étendre son réseau aux districts d'Arthabaska, de Beauce, de Bedford et de Saint-Hyacinthe.

La même année, on assiste à la constitution de la Compagnie de tramway des Trois-Rivières³¹⁵. Cette compagnie est appelée à desservir, en plus de la cité de Trois-Rivières,

313 Loi amendant la charte de la *Montreal Tramways Company* [(1912) 2 Geo. V, c. 84 (Qué.)].

314 Loi amendant la charte de *The Sherbrooke Railway and Power Company* [(1912) 2 Geo. V, c. 92 (Qué.)].

315 Loi constituant en corporation la compagnie de Tramway des Trois-Rivières [(1912) 2 Geo. V, c. 97 (Qué.)].

plusieurs autres municipalités des comtés de Saint-Maurice, Maskinongé et Champlain. Elle peut utiliser, pour construire son chemin de fer, les grands chemins et les rues de ces municipalités en autant qu'elle obtienne leur consentement. Mais ce qui est particulier dans cette loi privée qui constitue cette compagnie c'est une clause qui prévoit que les requérants qui ont demandé la constitution de la compagnie ne pourront vendre ni autrement aliéner, céder et transporter leurs droits, parts ou actions à quiconque d'autre qu'à la cité de Trois-Rivières, et ce gratuitement, sur simple remboursement des dépenses qu'ils auront été obligés de faire pour l'obtenir l'adoption de cette loi. Tout comme si ces requérants avaient agi aux lieux et place de la cité de Trois-Rivières.

La réussite du projet de la Compagnie de tramway des Trois-Rivières n'est pas évidente, car une autre compagnie est constituée en 1914 pour desservir globalement les mêmes municipalités³¹⁶. Il s'agit de *The Three Rivers Traction Company*. Cette compagnie pourra aussi construire son chemin de fer dans les grands chemins et les rues de ces municipalités en obtenant leur consentement après la conclusion des arrangements requis. Ce qui est particulier pour cette compagnie, c'est qu'elle pourra utiliser la vapeur pour la construction de son chemin de fer, mais pas pour son exploitation.

La Compagnie des tramways de Lévis est constituée en 1919 dans le but d'acquérir et d'exploiter le chemin de fer alors possédé par la Compagnie du chemin de fer du comté de Lévis³¹⁷. Elle pourra y faire circuler tous genres de wagon au moyen de l'électricité ou de tout autre mode de locomotion approuvé par les municipalités intéressées, dans la cité de Lévis, la paroisse de Saint-Romuald d'Etchemin, le village de Bienville et la ville de Lauzon, et acquérir la totalité ou partie des biens, droits, privilèges et franchises appartenant à la Compagnie de chemin de fer du comté de Lévis ou conférés par les municipalités.

La compagnie pourra aussi prolonger ce chemin de fer et l'exploiter dans la ville de Lévis et dans et entre chacune des différentes municipalités des comtés de Lévis, Bellechasse, Dorchester et Beauce. Elle pourra exiger les prix de passage, péages et taux qui auront été convenus avec les municipalités et, à défaut d'entente, ces taux et péages seront déterminés et fixés par la Commission des services d'utilité publique de Québec. Les municipalités intéressées pourront accorder des exemptions de taxes et d'autres avantages à la compagnie et elles sont autorisées à conclure des conventions qu'elles jugeront avantageuses avec la compagnie pour assurer la construction et l'exploitation du chemin de fer.

Comme les franchises accordées par les municipalités au chemin de fer et les conventions intervenues sont uniquement valides pour un certain nombre d'années, la compagnie, dans le cas d'obstacles pour parvenir à leur renouvellement, aura le droit de s'adresser à la Commission des services d'utilité publique de Québec qui a autorité pour trancher le différend.

³¹⁶ Loi constituant en corporation *The Three Rivers Traction Company* [(1914) 4 Geo. V, c. 102 (Qué.)].

³¹⁷ Loi constituant en corporation la Compagnie des Tramways de Lévis [(1919) 9 Geo. V, c. 119 (Qué.)].

La Commission des services d'utilité publique de Québec est remplacée en 1920 par la Commission des services publics de Québec³¹⁸. Cette dernière a juridiction quant à certaines associations, sociétés et compagnies de service public dont celles qui exploitent un système pour le transport de voyageurs ou de marchandises par tramway. La Commission connaît, entend et décide toutes questions se rattachant au transport des voyageurs et des marchandises par les compagnies de tramway. Elle tranche les plaintes provenant du public quant aux taux exigés par une compagnie lorsqu'il y a raison de croire que ceux-ci excèdent ce qui est juste et raisonnable.

La Commission a aussi compétence sur toutes questions qui peuvent se soulever quand une compagnie de service public qui a le droit d'après sa charte d'entrer dans une municipalité pour y placer, avec ou sans le consentement de celle-ci, ses rails sur, le long de, à travers, au-dessus de ou sous tout chemin public, rue ou place publique ne peut s'entendre avec la municipalité sur l'utilisation de ses propriétés ou sur les termes et conditions de cette utilisation.

La Commission peut rendre toutes les ordonnances nécessaires pour assurer la sécurité ou l'avantage du public ou pour la fidèle exécution de tout contrat, charte ou franchise comportant l'usage de propriétés ou de droits publics. Elle peut faire toutes les enquêtes requises pour se renseigner sur la manière dont les compagnies de service public se conforment à la loi ou sur toutes autres questions relevant de sa juridiction.

Des modifications sont apportées en 1922 à la loi sur la Commission des services publics de Québec³¹⁹. Il est alors prévu qu'une compagnie de tramway et une municipalité peuvent s'entendre pour soumettre à la Commission tout différend qui les oppose. La Commission émet alors une ordonnance qui devient obligatoire pour toutes les parties. Il est à noter que cette disposition ne s'applique pas à la Compagnie des tramways de Montréal qui est régie par un cadre particulier.

D'autres changements interviennent en 1925³²⁰. En plus de trancher les mésententes entre une compagnie et une municipalité quant à la pose de ses rails sur ses propriétés ou les conditions d'utilisation de celles-ci, la Commission est aussi appelée à disposer des différends quant au renouvellement des conditions d'usage des propriétés de la municipalité.

On augmente en 1926 les pouvoirs de la Commission des services publics de Québec³²¹. Les compagnies de transport de voyageurs ou de marchandises par tramway sont toujours des compagnies de service public au sens de cette loi. Après le 24 mars 1926, aucune compagnie de service public ne peut commencer la construction ou l'exploitation d'un

³¹⁸ Loi amendant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

³¹⁹ Loi amendant la loi concernant la Commission des services publics de Québec [(1922) 12 Geo. V, c. 28 (Qué.)].

³²⁰ Loi modifiant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services publics de Québec [(1925) 15 Geo. V, c. 22 (Qué.)].

³²¹ Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1926) 16 Geo. V, c. 16 (Qué.)].

réseau ou système, ou d'une partie ou addition quelconque de celui-ci, sans avoir au préalable obtenu l'approbation et la permission de la Commission. La Commission a le pouvoir de donner cette approbation et cette permission quand elle trouve, après enquête, que cette construction est nécessaire ou utile pour assurer l'avantage du public. Aucune compagnie de service public ne peut cesser ou suspendre ses opérations, en tout ou en partie, sans en avoir au préalable obtenu la permission de la Commission.

Dans le délai fixé par la Commission, toute compagnie de service public doit lui transmettre les listes de ses taux, prix ou charges exigés de tous ses clients en même temps que des copies de ses classifications, règles, pratiques et formules de contrat affectant ou se rapportant à ses taux et charges ou à son service. Aucune compagnie de service public ne peut augmenter ses taux, prix ou charges, ou modifier ses classifications, contrats, pratiques, règles et règlements de manière à augmenter ses taux, prix ou charges de quelque manière que ce soit sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation de la Commission après qu'elle aura établi que cette augmentation est justifiée. On voit donc que les taux et prix sont d'abord fixés par la compagnie et non par la Commission.

Lorsque cela est nécessaire ou avantageux pour le public et après avoir entendu les parties intéressées, la Commission peut ordonner à toute compagnie de service public d'étendre sa ligne ou son réseau pour desservir une localité qui n'est pas desservie, en autant que cette localité soit dans le territoire où, par sa charte, cette compagnie est autorisée à faire affaires.

La Commission a aussi juridiction pour disposer de toute question qui peut se soulever du fait qu'une compagnie de service public désire étendre son système ou sa ligne, à partir d'un point où elle fait affaires jusqu'à un autre point où elle est autorisée à faire affaires, et qu'elle ne peut s'entendre avec une municipalité quant à l'usage d'un chemin public, d'une rue ou d'une place publique; dans un tel cas, la Commission peut prescrire les termes et conditions auxquels cette compagnie peut se servir de ce chemin public, de cette rue ou de cette place publique. Advenant un différend entre la compagnie et la municipalité quant à ces termes et conditions, il est loisible à la Commission de les modifier lorsqu'elle est d'opinion que des changements seraient nécessaires ou désirables.

La Compagnie des tramways de Montréal adresse une requête à la Législature en 1932³²². Pour répondre à la demande et aux besoins de la population de la cité de Longueuil et de la ville de Montréal-Sud, elle désire étendre son réseau de transport jusqu'aux territoires de ces municipalités. Il est fait droit à cette demande. Cependant, tout contrat qui sera passé entre la compagnie, la cité de Longueuil et la ville de Montréal-Sud devra recevoir l'approbation de la cité de Montréal avant d'être mis en force; et la cité de Longueuil et la ville de Montréal-Sud pourront, dans le but d'établir des tarifs moins élevés, convenir de payer à la compagnie une partie des coûts qui ont été établis par la Commission des tramways de Montréal. Nous traiterons sous peu de cette nouvelle commission.

322 Loi modifiant l'article 18 de la loi 1 George V (1911), chapitre 77 [(1932) 22 Geo. V, c. 124 (Qué.)].

On songe à abolir la Commission des services publics de Québec en 1936, mais on ne semble pas prêt à proposer des solutions de rechange³²³. Aussi, une loi est adoptée qui dit simplement que la loi sur la Commission sera abolie à compter du 15 avril 1937. On reporte ensuite cette date au 15 avril 1938³²⁴, puis au 15 avril 1939³²⁵.

Finalement, la Commission des services publics de Québec est remplacée en 1939 par la Régie provinciale des transports et communications³²⁶. La Régie a compétence, entre autres, sur les entreprises publiques de transport de voyageurs ou de marchandises par tramway. Les prix et taux exigés par un propriétaire d'une entreprise publique doivent être justes et raisonnables. La Régie peut, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée et après enquête, modifier les prix et taux exigés pour ses services par le propriétaire d'une entreprise publique, de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix et taux que ceux fixés par l'ordonnance de la Régie.

La Régie peut en outre imposer aux propriétaires d'une entreprise publique l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leurs services et elle peut réglementer les conditions de salubrité et de sécurité des entreprises publiques. Elle est substituée à la Commission des tramways de Montréal pour l'exercice des pouvoirs et l'accomplissement des fonctions et devoirs qui lui étaient dévolus. La Commission des tramways de Montréal cesse d'exister.

La Régie a juridiction exclusive sur toute matière relative au transport de marchandises par tramway; à cette fin, elle peut autoriser ou obliger la compagnie à transporter des marchandises sur ses lignes pour le temps et aux prix qu'elle détermine.

Lorsque la Régie décide qu'un propriétaire d'une entreprise publique a le droit d'entrer dans une municipalité pour y placer ses rails sur, au-dessus ou au-dessous de propriétés appartenant à une municipalité et que ce propriétaire ne peut s'entendre avec celle-ci sur l'usage de ces propriétés ou sur les termes et conditions de leur usage ou de la continuation de cet usage, la Régie a juridiction exclusive pour entendre et décider toute contestation qui se soulève à ce sujet et peut permettre l'usage ou la continuation de l'usage de telles propriétés aux termes et conditions qu'elle détermine. Il en est de même lorsqu'un propriétaire d'une entreprise publique est autorisé à étendre son entreprise dans un nouveau territoire et qu'il ne peut s'entendre avec les municipalités qui y sont situées. La Régie peut lui permettre pour ces fins, aux termes et conditions qu'elle détermine, l'usage de ces propriétés, malgré toute loi ou contrat accordant à toute autre personne ou compagnie des droits exclusifs dans ces territoires ou parties de ces territoires.

323 Loi abolissant la Commission des services publics de Québec [(1936) 1 Ed. VIII (2^e session), c. 12 (Qué.)].

324 Loi relative à la Commission des services publics de Québec [(1937) 1 Geo. VI, c. 19 (Qué.)].

325 Loi relative à la Commission des services publics de Québec [(1938) 2 Geo. VI, c. 26 (Qué.)].

326 Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication [(1939) 3 Geo. VI, c. 16 (Qué.)].

Dans l'exercice de son droit de surveillance des propriétaires d'une entreprise publique, la Régie peut rendre les ordonnances qu'elle juge nécessaires relativement à la qualité du service, à l'équipement, aux appareils, à l'extension de travaux ou de systèmes, aux rapports à faire, aux règles, règlements, conditions et pratiques concernant les taux et prix et toutes autres matières de sa compétence.

À compter de la date où la Régie est substituée à la Commission des tramways de Montréal, la Compagnie des tramways de Montréal doit payer à la Régie, aux dates et en la manière que celle-ci détermine, une somme de 40 000 \$ par année à titre de contribution à ses dépenses, au lieu des sommes qu'elle est alors tenue de payer à la Commission des Tramways de Montréal.

La Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1940 par la Régie des services publics³²⁷. La Régie des services publics est un organisme d'arbitrage, de surveillance et de contrôle des services publics et des entreprises d'utilité publique. Elle se compose de cinq régisseurs. Elle a son siège à Québec. Elle assume toutes les obligations et exerce tous les pouvoirs prévus par la loi de 1939 sur le contrôle des compagnies de transport et communication. Elle succède également à la Commission des services publics de Québec.

Cette loi de 1940 sur la Régie des services publics est remplacée en 1945 par la Loi de la Régie provinciale des transports et communications³²⁸. C'est donc dire que la Régie des services publics est abolie. Pour lui succéder, un organisme de surveillance et de contrôle de diverses entreprises publiques est constitué sous le nom de *Régie provinciale des transports et communications*. Ces entreprises sont celles qui sont énumérées dans la loi de 1939 sur le contrôle des compagnies de transport et de communication.

Cette régie se compose de quatre régisseurs nommés par le gouvernement, dont un président et un vice-président. Elle a son bureau principal à Québec. Elle peut tenir ses séances à tout endroit dans la province. Sauf ces dispositions propres à la nouvelle régie, les autres dispositions de la loi de 1939 sont intouchées.

La loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication est modifiée en 1947³²⁹. Tout propriétaire d'une entreprise publique doit fournir à la Régie des transports et communications, avant de commencer ses opérations et chaque fois que la Régie le requiert, la liste de ses prix et taux ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents de même nature et tous autres renseignements que la Régie peut exiger. Il est illégal pour un propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie.

327 Loi instituant la Régie des services publics [(1940) 4 Geo. VI, c. 11 (Qué.)].

328 Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité [(1945) 9 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

329 Loi concernant la Régie provinciale des transports et communications [(1947) 11 Geo. VI, c. 27 (Qué.)].

Le titre de la Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et communication de 1939 est changé en 1949 en celui de *Loi concernant la surveillance et le contrôle de certains services publics*³³⁰. Cette loi peut aussi être citée sous le titre de *Loi des services publics*. La Régie des transports et communications est remplacée par la Régie des services publics. Cette dernière est un organisme de surveillance et de contrôle de certaines entreprises publiques, dont les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par tramway. La Régie possède tous les pouvoirs, attributions et juridictions que possédait la Régie des transports et communications, autres que ceux qui sont transférés à la Régie des transports qui est aussi constituée la même année.

La compétence sur les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par tramway est transférée en 1950 de la Régie des services publics à la Régie des transports³³¹. Cependant, la Régie des services publics est seule compétente pour exercer les juridictions prévues par contrat intervenu entre la cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal.

La Commission de transport de Montréal est créée en 1950³³². Elle a pour but d'organiser, posséder, développer et administrer un système général de transport en commun pour le bénéfice de la population de la cité et du district métropolitain. Le district métropolitain est le territoire situé hors des limites de la cité Montréal qui est alors desservi par le système de transport de la Compagnie des tramways de Montréal. La Commission peut acquérir, organiser, posséder, développer et administrer, pour le compte de la cité de Montréal et à titre de mandataire de celle-ci, un système de transport en commun de voyageurs par tramways, autobus et autres véhicules de même espèce.

Les actionnaires de la Compagnie des tramways de Montréal sont autorisés à vendre de gré à gré à la Commission de transport de Montréal les actions qu'ils détiennent dans la Compagnie des tramways de Montréal. La Commission peut décréter par règlement l'acquisition, par voie d'expropriation, soit du capital-actions de la compagnie, soit de la voie ferrée de la compagnie, de ses dépendances, des véhicules et du matériel de toute sorte faisant partie de son entreprise de transport et généralement de tout ce qui se rattache à son entreprise ou sert à son exploitation ou est susceptible de servir éventuellement à cette fin.

On assiste en 1952 à la création du ministère des Transports et Communications³³³. Le ministre des Transports et Communications est chargé de l'application des lois relatives au transport routier, aux véhicules automobiles, au transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer, tramway ou navire, au pétrole, au gaz et à l'eau et à la transmission de messages télégraphiques et téléphoniques.

330 Loi relative à la surveillance et au contrôle de certains services publics [(1949) 13 Geo. VI, c. 47 (Qué.)].

331 Loi concernant la juridiction de la Régie des transports et de la Régie des services publics relativement aux autobus et tramways [(1950) 14 Geo. VI, c. 56 (Qué.)].

332 Loi concernant la cité de Montréal [(1950) 14 Geo. VI, c. 79 (Qué.)].

333 Loi constituant le département des transports et communications [(1952) 1-2 Eliz. II, c. 16 (Qué.)].

Une loi sur les transports est adoptée en 1972³³⁴. Contrairement aux lois antérieures relatives à la supervision et à la régie du transport, cette loi n'énumère pas les types de transport qui sont régis par celle-ci. Tout est laissé à la discrétion du gouvernement qui détient tous les pouvoirs pour ce faire. Et ces pouvoirs sont pour le moins vastes et imposants. Ainsi, il peut déterminer la nature, les catégories ou le nombre minimum et maximum des permis de transport.

Des modifications sont apportées en 1974 à la loi sur les transports³³⁵. Il est toujours prévu que nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement du gouvernement. Toutefois, cette exigence ne s'applique pas à une commission de transport qui fournit des services de transport en commun ou d'autres services de transport de passagers sur son territoire.

Il ne sera plus question par la suite, dans les lois québécoises, de compagnies privées de transport par tramway.

* * *

On retrouve peu de dispositions dans les lois générales sur les municipalités qui traitent des tramways. Il faut dire que les mesures pouvant les intéresser ont déjà été intégrées dans chaque loi privée qui constituait une compagnie de tramway. Il n'en demeure pas moins qu'on dépiste quelques traces de mentions relatives aux tramways dans certaines lois générales sur les municipalités.

Le Code municipal du Québec est justement modifié en 1894 en y insérant quelques dispositions relatives aux tramways³³⁶. Les municipalités auxquelles ce code s'applique peuvent permettre l'établissement, la construction ou l'exploitation, dans leurs limites, de lignes d'omnibus ou diligences et tramways mus par la vapeur ou l'électricité. Elles peuvent accorder pour 10 ans, à quiconque se charge ou s'est déjà chargé de l'établissement, la construction ou l'exploitation d'une telle ligne d'omnibus, de diligence ou de tramway mu par la vapeur ou l'électricité, un privilège exclusif ou franchise lui permettant de poser des rails et faire passer des omnibus, des diligences, des voitures électriques ou à vapeur dans les chemins et rues dans les limites de la municipalité. Elles peuvent exempter de tels exploitants des taxes municipales pour une période qui n'excède pas 25 ans.

334 Loi des transports [1972, c. 55 (Qué.)].

335 Loi modifiant la Loi des transports [1974, c. 61 (Qué.)].

336 Loi modifiant de nouveau le Code municipal [(1894) 57 Vict., c. 51 (Qué.)].

La loi sur les cités et villes adoptée en 1903 stipule que les municipalités auxquelles elle s'applique peuvent octroyer des permis aux compagnies de tramway offrant des services de transport de passagers ou de marchandises dans leurs limites et elles peuvent les réglementer³³⁷.

Une loi de 1907 ouvre à toute municipalité la possibilité d'octroyer des privilèges et franchises³³⁸. Il s'agit de la Loi concernant l'octroi de certains privilèges, droits et franchises par les municipalités. Toute municipalité peut, pour plus de 10 ans, accorder à quiconque le droit de poser et de maintenir des rails dans la municipalité et d'y faire circuler des voitures électriques, à vapeur ou à mues par un autre pouvoir moteur pour le transport des voyageurs et du fret. Un frein est cependant posé à l'exercice d'un tel pouvoir discrétionnaire accordé aux municipalités. Le règlement ou la résolution qui autorise l'octroi d'un tel privilège doit, avant d'avoir force et effet, être approuvé par la majorité en nombre des électeurs municipaux convoqués pour voter sur ce règlement ou cette résolution.

La deuxième loi sur les cités et villes adoptée en 1922 est plus volubile que la loi de 1903³³⁹. Le conseil d'une municipalité à laquelle cette loi s'applique peut réglementer ou défendre l'établissement de voies de tramway dans les rues de la municipalité. Il peut faire des règlements pour permettre, aux conditions et avec les restrictions qu'il juge à propos d'imposer, l'établissement de toute voie de chemin de fer urbain dans la municipalité. Il peut fixer le nombre de personnes qui peuvent être transportées dans chaque wagon ou véhicule employé par telle compagnie de chemin de fer urbain et régler l'état dans lequel ces wagons doivent être tenus. Il peut permettre ou interdire l'usage des locomotives et des moteurs à vapeur et prescrire et réglementer la vitesse des wagons. Il peut imposer, pour la violation d'une disposition d'un règlement, une amende pouvant atteindre l'exorbitante somme de 400 \$.

Voilà tout ce que l'on retrouve dans les lois générales sur les municipalités. Soulignons finalement que la Loi sur les concessions municipales de 1907 est abrogée en 1996³⁴⁰.

* * *

Quelques lois particulières qui dotent certaines municipalités d'une charte abordent aussi la question des tramways. Il ne faut pas se surprendre que la charte de la cité de Montréal soit la plus diserte sur ce sujet.

337 Loi concernant les cités et villes [(1903) 3 Ed. VII, c. 38 (Qué.)].

338 Loi concernant l'octroi de certains privilèges, droits et franchises par les municipalités [(1907) 7 Ed. VII, c. 46 (Qué.)].

339 Loi concernant les cités et les villes [(1922) 13 Geo. V, c. 65 (Qué.)].

340 Loi modifiant la Loi sur les cités et villes, le Code municipal du Québec et d'autres dispositions législatives [1996, c. 77 (Qué.)].

Cette charte de la cité de Montréal est justement refondue en 1874 et des modifications lui sont apportées par la même occasion³⁴¹. Le conseil de la cité peut, à la majorité de ses membres, adopter des règlements sur le nombre de passagers qui peuvent être admis dans chaque char d'une compagnie de tramway. Une telle compagnie ne peut charger plus de 0,05 \$ par passager transporté dans ses chars d'un point à un autre dans la cité. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique pas à la Compagnie du chemin de fer à passagers de Montréal.

La charte de la cité de Montréal est de nouveau revue en 1889³⁴². En plus des pouvoirs qu'il possédait déjà à l'égard des compagnies de tramway, le conseil de la cité peut permettre, aux conditions et avec les restrictions qu'il croit bon d'imposer, la pose de toute voie de chemin de fer urbain ou autre chemin de fer dans la cité. Il peut réglementer l'usage des locomotives et des forces motrices mues par la vapeur ou autrement sur tout chemin de fer dans la cité. Il peut prescrire la vitesse des chars et il peut imposer des pénalités d'au plus 400 \$ à la compagnie qui exploite une voie ferrée ou à ses employés pour toute violation de ces règlements relatifs aux tramways. En plus de ces pouvoirs, le conseil de la cité peut, à compter des 1899, régler l'état dans lequel les wagons d'une compagnie de tramway doivent être tenus³⁴³.

Une loi est adoptée en 1916 pour modifier la charte de la cité de Montréal³⁴⁴. Elle contient des dispositions qui autorisent la cité de Montréal à former une commission, ayant la capacité, les droits et les pouvoirs conférés à la cité de Montréal, pour préparer et signer avec la Compagnie des tramways de Montréal le contrat prévu par la loi de 1911 constituant la Compagnie des tramways de Montréal. Cette commission est composée de deux sénateurs, d'un député fédéral, de l'avocat en chef de la cité de Montréal et d'un surintendant de banque. La commission peut se nommer un secrétaire et elle est également autorisée à employer des experts et toutes autres personnes dont les services peuvent être jugés nécessaires ou utiles.

Le contrat préparé par la commission entrera en vigueur dès sa signature par elle et la Compagnie des tramways de Montréal. Il liera la cité de Montréal et la compagnie pour une période de 36 ans. Le contrat pourra être modifié par la suite du consentement des deux parties liées. À l'expiration de cette période de 36 ans et à l'expiration de chaque période subséquente de cinq années, la cité de Montréal aura le droit, après un avis de six mois donné à la Compagnie des tramways de Montréal, de s'approprier la voie ferrée de la compagnie ainsi que les immeubles et dépendances, le matériel et les voitures lui appartenant et nécessaires à l'exploitation de la voie ferrée en en payant la valeur qui sera fixée par arbitrage et, en plus, un montant équivalant à 10 % de l'estimation.

341 Acte pour réviser et refondre la charte de la cité de Montréal, et les divers actes qui l'amendent [(1874) 37 Vict., c. 51 (Qué.)].

342 Loi revisant et refondant la charte de la cité de Montréal et les divers actes qui l'amendent [(1889) 52 Vict., c. 79 (Qué.)].

343 Loi revisant et refondant la charte de la cité de Montréal [(1899) 62 Vict., c. 58 (Qué.)].

344 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1916) 7 Geo. V, c. 60 (Qué.)].

Un contrat liant la cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal a bel et bien été conclu, mais on trouve préférable de le faire avaliser par la Législature en 1918³⁴⁵. Quoique la commission jouissait de la capacité, des droits et des pouvoirs conférés à la cité de Montréal, le contrat comporte certaines mesures pour lesquelles les négociateurs n'avaient pas l'habilitation requise pour en convenir. Il fallait donc s'adresser à la Législature.

Le contrat est reproduit en annexe de la loi. Comme cela était prévu au contrat, la loi prévoit que la Commission des services d'utilité publique de Québec a juridiction pour exercer les pouvoirs qui lui sont donnés et pour exécuter les devoirs qui lui sont assignés par le contrat. La Commission des tramways de Montréal, créée par le contrat, a juridiction pour exercer les pouvoirs qui lui sont donnés et pour exécuter les devoirs qui lui sont assignés par le contrat. Toutes les dispositions des contrats, conventions ou arrangements conclus entre la Compagnie des tramways de Montréal et toute municipalité autre que la cité de Montréal, que ces contrats aient été conclus par la Compagnie des tramways de Montréal elle-même ou par les compagnies *Montreal Street Railway Company*, *Montreal Park and Island Railway Company*, *Montreal Terminal Railway Company* ou *The Public Service Corporation*, incompatibles avec les dispositions du contrat, deviennent sans effet à compter de la mise en vigueur de ce contrat.

Le contrat prévoit donc la création de la Commission des tramways de Montréal. Ses membres sont nommés par le gouvernement qui fixe aussi leur rémunération : celle-ci est versée par la Compagnie des tramways de Montréal. La Commission entend et décide de toute plainte ou demande portée devant elle. Elle entend les parties intéressées. Il y a appel de ses décisions devant la Commission des services d'utilité publique de Québec. La Commission peut engager un secrétaire et le personnel dont elle a besoin et elle fixe leur salaire. Elle peut avoir recours à des experts et des avocats. Toutes ces dépenses sont payées par la compagnie.

L'objet de ce contrat est d'assurer à la population un système de transport et des moyens de communication rapides et efficaces. La cité de Montréal accorde à la compagnie jusqu'en 1953 le privilège de construire, équiper et maintenir un système de tramway de surface dans la cité. Lorsqu'un territoire est annexé à la cité, il devient soumis au contrat.

Les chars de la compagnie, tant dans la cité qu'en dehors de celle-ci, seront mus par l'électricité ou tout autre pouvoir moteur, autre que la vapeur, approuvé par la Commission des tramways de Montréal. Les voies de la compagnie et tout son matériel, tant en dehors que dans la cité, doivent être des plus perfectionnés et modernes. La compagnie doit tenir, tant en dehors que dans la cité, son système de tramway en bon état de façon à donner un service rapide, sûr et efficace.

La Commission des tramways de Montréal détermine de temps à autre et suivant le besoin, tant dans la cité qu'en dehors de celle-ci, la vitesse des chars, les points d'arrêt et

345 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1918) 8 Geo. V, c. 84 (Qué.)].

de correspondance, le service et la fréquence du service sur chaque route ou circuit, pour le jour et la nuit. Elle peut permettre une vitesse qui excède celle fixée par la loi. Les tarifs en vigueur à la date de ce contrat, tant dans la cité qu'en dehors de celle-ci, continuent à être en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés par la Commission.

Lorsque, dans l'opinion de la Commission, les besoins de la population et du trafic le justifient et les conditions financières le permettent, la compagnie devra établir et mettre en exploitation, dans la cité et en dehors de celle-ci, un système d'autobus sur les rues que la Commission désignera et aux conditions qu'elle déterminera; pourvu que l'établissement et l'exploitation de ce système ne soient pas une charge sur les revenus de la compagnie, en ce sens que les revenus de ce système devront être suffisants pour ne pas affecter injustement les tarifs des passagers et du fret sur le système de tramway.

* * *

En plus des lois relatives à la cité de Montréal, on retrouve aussi dans d'autres lois particulières régissant certaines municipalités des dispositions qui traitent des tramways. Certaines municipalités ont reçu le pouvoir de réglementer dans leur territoire aussi bien les chemins de fer que les tramways tandis que d'autres municipalités se sont contentées de pouvoir régir les tramways seulement. Débutons par les premières.

La cité de Québec a le pouvoir d'accorder aux compagnies de chemin de fer et aux compagnies de chemin de fer urbain se servant de l'électricité, de chevaux ou de toute autre force comme pouvoir moteur, la permission de se servir de ses rues pour y poser leurs voies³⁴⁶. Avant de ce faire, le conseil de la cité détermine toutes les conditions auxquelles devra souscrire la compagnie pour obtenir cette autorisation.

La cité de Sainte-Cunégonde peut, aux conditions et avec les restrictions que son conseil pourra imposer, permettre la pose de toute voie de chemin de fer urbain ou autre chemin de fer dans la cité³⁴⁷. Elle peut déterminer le nombre des passagers qui seront transportés dans chaque char ou véhicule employé par une compagnie de chemin de fer urbain. La ville de Côte Saint-Paul possède exactement ces mêmes pouvoirs³⁴⁸. La ville de Saint-Louis est aussi dotée de ces pouvoirs, mais elle peut en sus déterminer si le privilège qu'elle accorde est exclusif ou non³⁴⁹.

³⁴⁶ Loi modifiant les lois relatives à la corporation de la cité de Québec [(1894) 57 Vict., c. 58 (Qué.)].

³⁴⁷ Loi constituant La cité de Sainte-Cunégonde de Montréal en corporation [(1890) 53 Vict., c. 70 (Qué.)].

³⁴⁸ Loi revisant les lois organiques de la corporation de la ville de la Côte Saint-Paul [(1897) 60 Vict., c. 66 (Qué.)].

³⁴⁹ Loi constituant en corporation la ville de Saint-Louis [(1895) 59 Vict., c. 55 (Qué.)].

Le conseil de la cité de Trois-Rivières peut adopter des règlements pour permettre, aux conditions et avec les restrictions qu'il juge à propos d'imposer, la pose de toute voie de chemin de fer urbain ou autre chemin de fer dans les rues de la cité³⁵⁰. Il peut fixer le nombre de personnes qui peuvent être transportées dans chaque wagon ou véhicule employé par une telle compagnie. Il peut réglementer l'usage des locomotives et des forces motrices mues par la vapeur ou autrement sur tout chemin de fer dans la cité et prescrire la vitesse des wagons. Il peut imposer des pénalités d'au plus 400 \$ pour la violation d'une disposition des règlements.

En plus posséder tous les pouvoirs octroyés à la cité de Trois-Rivières, le conseil de la cité de Saint-Henri peut aussi, dans ses règlements, spécifier l'état dans lequel les wagons doivent être tenus³⁵¹. Il peut prescrire et réglementer la vitesse des wagons et les intervalles auxquels les véhicules employés par une compagnie de chemin de fer urbain doivent se succéder dans les rues de la cité. Il peut aussi imposer des pénalités qui ne doivent pas excéder 400 \$.

Certaines municipalités se sont contentées d'obtenir des pouvoirs pour régir uniquement les compagnies de tramway. Il en va ainsi de la ville d'Outremont qui peut, par règlement, aux conditions que le conseil détermine, permettre l'établissement de tramways dans les rues de la ville³⁵². Elle peut aussi prescrire le nombre des voyageurs qui peuvent être transportés dans chaque char ou véhicule employé par la compagnie de tramway. En plus de posséder ces pouvoirs, la ville de Salaberry de Valleyfield peut réglementer l'usage des locomotives par les compagnies de tramway³⁵³. Elle peut prescrire la vitesse des chars et imposer des pénalités pour la violation d'une disposition des règlements.

La ville de Saint-Lambert possède des pouvoirs semblables³⁵⁴. Ainsi, elle peut autoriser, suivant les conditions et les restrictions déterminées par son conseil municipal, l'établissement de lignes de tramway dans ses rues : cependant, le règlement adopté à cette fin doit recevoir l'aval de ses électeurs. Elle peut régler le nombre de passagers, l'usage des locomotives et imposer des pénalités.

La ville de la Côte Saint-Paul se démarque des autres municipalités³⁵⁵. Elle peut elle-même construire et exploiter une ligne de chemin de fer urbain dans toute partie de la ville ou la louer, pour une période qui n'excède pas 30 ans, aux conditions déterminées par le conseil. Elle peut accorder une aide à toute ligne d'omnibus, de tramway ou autre véhicule dans le but d'établir des communications rapides et économiques entre la ville et

350 Loi revisant et refondant la charte de la cité des Trois-Rivières [(1901) 1 Ed. VII, c. 44 (Qué.)].

351 Loi amendant la charte de la cité de Saint-Henri [(1904) 4 Ed. VII, c. 52 (Qué.)].

352 Loi constituant en corporation la ville d'Outremont [(1895) 58 Vict., c. 55 (Qué.)].

353 Loi refondant les lois organiques de la corporation de la ville de Salaberry de Valleyfield [(1894) 57 Vict., c. 63 (Qué.)].

354 Loi constituant en corporation la ville de Saint-Lambert [(1898) 61 Vict., c. 60 (Qué.)].

355 Loi constituant la ville de la Côte Saint-Paul en corporation [(1894) 57 Vict., c. 64 (Qué.)].

la cité de Montréal. Elle peut plutôt permettre l'établissement de tramways dans ses rues et régler le nombre de voyageurs qui peuvent être transportés.

Les autobus

Bien avant qu'apparaisse le premier autobus dans les rues des municipalités du Québec, des services de transport en commun de passagers étaient offerts au moyen d'omnibus, de diligences et de traîneaux. La Compagnie de chemin de fer des rues de Québec était en fait un tramway. Elle fut constituée en personne morale par loi privée en 1863³⁵⁶. Avec le consentement de la cité de Québec et de municipalités adjacentes, elle pouvait utiliser les chemins et les rues de ces municipalités pour la construction de son chemin de fer. Pour obtenir cette autorisation, la compagnie entrait en arrangement avec celles-ci pour convenir de la façon de construire le chemin de fer et de l'exploiter par la suite.

Il ne faut pas attendre très longtemps, soit dès 1865, pour que la compagnie s'adresse de nouveau à la Législature pour obtenir des modifications à sa charte³⁵⁷. En plus des services de transport par tramway de passagers qu'elle était autorisée à offrir, la compagnie songeait à y ajouter un service de diligence, d'omnibus et de traineau dans les rues et les chemins de la cité de Québec et des municipalités avoisinantes. Elle en obtient donc l'autorisation cette année-là. Elle devait tout de même obtenir préalablement de la cité de Québec et des autres municipalités une licence pour y faire affaires, ce qui était une simple formalité. Il était entendu qu'elle devait payer aux commissaires des chemins à barrières se rendant à la cité de Québec les droits de péage qui étaient alors exigés. Quant au reste, elle pouvait prélever des passagers les montants qu'elle avait fixés et elle pouvait adopter des règlements régissant leur conduite. Ainsi donc, la compagnie ajoutait à ses services de tramway des services de diligence, d'omnibus et de traineau.

La Compagnie du chemin de fer de Mont-Royal, qui est constituée en 1865, n'attendit pas pour jumeler des services de diligence, d'omnibus et de voiture à patins à ses services de tramway : la loi privée qui la constitue y pourvoit³⁵⁸. Tout comme pour son tramway, elle compte offrir ses services de diligence, d'omnibus et de voiture à patins en utilisant les chemins sous la juridiction des commissaires des chemins à barrières de Montréal. Bien sûr, la compagnie doit leur verser les péages alors en vigueur.

La Compagnie du chemin de fer à passagers de la cité de Montréal, dont le pedigree remonte à 1861³⁵⁹, décide aussi en 1874 d'ajouter à ses routes de tramway des services

356 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer des rues de Québec [(1863) 27 Vict., c. 61 (Canada)].

357 Acte pour amender l'acte incorporant la compagnie de chemin de fer des rues de Québec [(1865) 28 Vict., c. 39 (Canada)].

358 Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Mont Royal [(1865) 29 Vict., c. 82 (Canada)].

d'omnibus et d'autre véhicule de la nature d'un transport public³⁶⁰. Dans son cas, son service d'omnibus est sujet aux règlements que la cité de Montréal et les autres municipalités peuvent imposer. Il en va de même lorsque les omnibus circulent sur des chemins sous la juridiction des commissaires des chemins à barrières de Montréal.

La Compagnie des omnibus de Montréal est la première compagnie qui fut constituée pour offrir aux passagers de la cité et de la paroisse de Montréal du transport uniquement au moyen d'omnibus³⁶¹. Ses administrateurs peuvent adopter des règlements concernant l'entrée en arrangement avec des municipalités. Ils peuvent fixer les taux qui sont exigés des passagers pour tout le parcours ou partie du parcours des routes de leurs omnibus. Lorsqu'une personne ivre monte dans un des omnibus, dans un des traîneaux ou dans un autre véhicule de la compagnie employé pour le transport des passagers ou si une personne se sert, dans un des omnibus, traîneaux ou autres véhicules, d'un langage obscène et indécent ou tient une conduite contraire à la décence ou se comporte de manière à gêner ou à nuire de quelque façon au confort des passagers, ordre peut lui être donné de descendre; à défaut par cette personne d'obtempérer, elle peut être expulsée par un officier, un commis ou un serviteur de la compagnie et toute personne peut aider à faire exécuter l'ordre donné.

La Compagnie d'omnibus et de transport de Montréal est aussi constituée la même année³⁶². Elle ne se destine pas au transport des seuls passagers par omnibus ou traîneau. Elle veut aussi charroyer des effets, des denrées et des marchandises sur toute l'île de Montréal. Avant de débiter ses opérations dans la cité de Montréal ou dans une autre municipalité, elle doit d'abord obtenir l'autorisation de la municipalité qui peut l'assujettir à des conditions.

Le développement de ces nouveaux modes de transport fut sûrement assez fulgurant puisque le Code municipal du Québec est modifié en 1894 pour en tenir compte³⁶³. Toute municipalité régie par ce code peut permettre l'établissement et l'exploitation dans ses limites de lignes d'omnibus, de diligence ou de tramway mû par la vapeur ou l'électricité. Elle peut accorder à quiconque se charge de l'implantation de telles lignes un privilège exclusif d'au plus 10 ans de faire passer ses omnibus, diligences, voitures électriques ou à vapeur dans les chemins et dans les rues de la municipalité. De plus, elle peut l'exempter des taxes municipales pour une période de 25 ans.

Toujours en 1894, la loi particulière constituant la ville de la Côte Saint-Paul permet à son conseil de venir en aide à toute ligne d'omnibus, tramway ou autre véhicule dans le

359 Acte pour incorporer la Compagnie de Chemin de Fer à passagers de la cité de Montréal [(1861) 24 Vict., c. 84 (Canada)].

360 Acte amendement l'acte d'incorporation de la Compagnie du Chemin de Fer à Passagers de la cité de Montréal [(1874) 37 Vict., c. 30 (Qué.)].

361 Loi incorporant la Compagnie des Omnibus de Montréal [(1874) 37 Vict., c. 31 (Qué.)].

362 Loi incorporant «la Compagnie d'Omnibus et de transport de Montréal» [(1874) 37 Vict., c. 32 (Qué.)].

363 Loi modifiant de nouveau le Code municipal [(1894) 57 Vict., c. 51 (Qué.)].

but d'établir des communications rapides et économiques entre la ville et la cité de Montréal³⁶⁴.

La Compagnie des tramways de Longueuil est constituée en 1905 dans le but d'établir et d'exploiter une ligne de tramway mû par l'électricité ou par toute force autre que la vapeur pour le transport des voyageurs et marchandises à travers les ville et paroisse de Longueuil et toutes cités, villes, villages et paroisses du comté de Chambly³⁶⁵. Elle est aussi autorisée à construire, louer ou autrement acquérir des diligences, des omnibus et même des automobiles servant au transport des voyageurs ou des marchandises et les exploiter.

C'est la première fois que, dans une loi, un tel pouvoir d'offrir des services de transport par automobile est consenti à une compagnie. Mais c'est aussi la dernière fois, sauf erreur, que l'on retrouve dans les lois du Québec une référence aux omnibus. Ils seront dorénavant remplacés par les autobus.

À compter de 1912, la cité de Montréal peut permettre, aux conditions et avec les restrictions que son conseil peut imposer, la circulation d'autobus et l'établissement et l'exploitation de lignes d'autobus dans la cité de Montréal³⁶⁶. Elle peut prescrire dans quelles rues ces voitures peuvent circuler et ces lignes peuvent être établies et de quelles rues elles peuvent être exclues.

Deux ans plus tard, c'est la cité de Trois-Rivières qui est dotées de tels pouvoirs³⁶⁷. La cité peut établir des circuits d'autobus pour le transport des personnes dans ses limites ou permettre l'établissement de tels circuits. Elle peut acheter les intérêts de toute personne dans des circuits d'autobus. Elle peut accorder des franchises ou privilèges exclusifs d'exploiter de tels circuits et exempter les exploitants de taxes, partiellement ou totalement, pour une période n'excédant pas 10 ans. Elle peut fixer le nombre de personnes qui peuvent être transportées dans chaque autobus utilisé pour le transport des voyageurs.

Des modifications sont aussi apportées en 1914 à la charte de la ville de Victoriaville pour la doter de nouveaux pouvoirs³⁶⁸. La ville peut encourager l'établissement ou le maintien d'un service régulier de transport de passagers et de marchandises par automobile ou autobus dans les limites de la municipalité. Elle peut, par le vote des deux tiers des membres du conseil, octroyer à quiconque s'engage à offrir un tel service régulier le droit, pendant une période n'excédant pas 10 ans, de se servir des rues de la ville pour les fins de transport public par autobus ou automobile.

364 Loi constituant la ville de la Côte Saint-Paul en corporation [(1894) 57 Vict., c. 64 (Qué.)].

365 Loi constituant en corporation la Compagnie des tramways de Longueuil [(1905) 5 Ed. VII, c. 61 (Qué.)].

366 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1912) 2 Geo. V, c. 56 (Qué.)].

367 Loi amendant la loi constituant en corporation la cité des Trois-Rivières [(1914) 4 Geo. V, c. 75 (Qué.)].

368 Loi amendant la charte de Victoriaville et étendant son territoire [(1914) 4 Geo. V, c. 83 (Qué.)].

Comme nous l'avons vu, un contrat imposant est conclu en 1918 liant la cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal pour encadrer les services de transport que la compagnie de tramway doit offrir³⁶⁹. On parle bien dans ce contrat de services de transport par tramway, mais on prend soin d'aménager le futur. Aussi est-il convenu que dans le cas où la Commission des tramways de Montréal serait d'opinion que les besoins de la population le justifient et que les conditions financières le permettent, la compagnie devra établir et mettre en exploitation, dans la cité et en dehors de celle-ci, un système d'autobus sur les rues que la Commission désignera et aux conditions qu'elle déterminera. On voyait déjà venir l'avènement de l'ère de l'autobus.

Une modification apportée à la charte de la cité de Québec en 1922 porte aussi sur le transport par autobus³⁷⁰. La cité peut permettre, aux conditions et avec les restrictions qu'elle peut imposer, la circulation d'autobus et l'établissement et l'exploitation de lignes d'autobus dans la cité. Elle peut prescrire dans quelles rues ces voitures peuvent circuler et ces lignes peuvent être établies et de quelles rues elles peuvent être exclues.

Lors de sa constitution en 1920, la Commission des services publics de Québec ne reçoit aucun pouvoir pour régir le transport par autobus³⁷¹. Mais les choses changent en 1926³⁷². Relèvent désormais de la compétence de la Commission les entreprises qui offrent des services de transport de voyageurs par autobus sur les chemins publics, à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournées.

La Commission peut donc exercer à l'égard de tels services de transport par autobus les pouvoirs qu'elle possédait déjà quant aux autres entreprises de service public relevant de sa compétence en autant que ce transport de voyageurs par autobus s'effectue sur les chemins publics à jour et à heure fixes, d'un point à un autre ou en tournée. On sait maintenant la portée que peuvent avoir les mots «chemins publics».

Nul ne peut commencer l'exploitation d'un tel service de transport par autobus sans avoir préalablement obtenu l'approbation de la Commission. Celle-ci accorde cette approbation lorsqu'elle considère, après enquête, que ce service est nécessaire ou utile pour assurer l'avantage du public. Cette compétence de la Commission ne s'applique pas à l'égard de celui qui offre déjà un tel service dans une partie d'une cité, ville ou autre municipalité locale et qui désire étendre le même service dans le reste ou dans une autre partie de la même municipalité.

La demande pour obtenir l'autorisation requise doit indiquer le nombre d'autobus dont le requérant entend se servir, en fournir la description, le poids et la capacité, en indiquer les parcours et l'horaire qu'on entend suivre, les taux de péage qu'on entend exiger, les

369 Loi amendant la charte de la cité de Montréal [(1918) 8 Geo. V, c. 84 (Qué.)].

370 Loi amendant la loi constituant en corporation la cité de Québec [(1922) 12 Geo. V, c. 104 (Qué.)].

371 Loi amendant les Statuts refondus, 1909, relativement à la Commission des services d'utilité publique de Québec [(1920) 10 Geo. V, c. 21 (Qué.)].

372 Loi modifiant la Loi de la commission des services publics [(1926) 16 Geo. V, c. 16 (Qué.)].

garanties qui peuvent être offertes au public pour l'indemniser des dommages qui peuvent être causés; le requérant doit de plus fournir sur son état civil et sa solvabilité tous les renseignements que la Commission peut exiger.

Lorsque la Commission accorde l'autorisation demandée, elle le fait par une ordonnance spécifiant le parcours et l'horaire à suivre, la description, le nombre, le poids et la capacité des autobus qui seront utilisés, les garanties à fournir et les taux de passage ou de transport que le voiturier peut exiger. Cet horaire doit être affiché dans l'autobus et doit être suivi, en ce sens qu'il ne doit pas y avoir de départ d'une localité avant l'heure qui y est indiquée. Cet horaire, ce parcours, ces garanties et ces taux ne peuvent être ensuite modifiés et ces autobus ne peuvent être remplacés par le voiturier à moins qu'il n'en ait obtenu la permission de la Commission ou que cette dernière ne l'y ait contraint par une ordonnance.

Celui qui offre de tels services de transport par autobus doit, dans le délai fixé par la Commission, lui transmettre les listes de ses taux, prix ou charges ainsi que des copies de ses classifications, règles, pratiques et formules de contrat se rapportant à ses taux et charges ou à son service. Et il ne peut augmenter ses taux et prix ou changer ou modifier ses classifications, contrats, pratiques, règles et règlements de manière à augmenter ses taux, prix ou charges de quelque manière que ce soit sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation de la Commission après qu'elle aura établi que cette augmentation est justifiée.

Lorsque cela est nécessaire ou avantageux pour le public et après avoir entendu les parties intéressées, la Commission peut ordonner au voiturier d'étendre sa ligne ou son réseau ou système pour desservir une localité qui ne l'est pas, pourvu que cette localité soit dans le territoire où, par sa charte, le voiturier est autorisé à faire affaires. Celui qui exploite ainsi un service d'autobus ne peut cesser ou suspendre ses opérations, en tout ou en partie, sans en avoir au préalable obtenu la permission de la Commission.

La Compagnie des tramways de Verchères, Chambly et Laprairie, qui fut constituée en 1916³⁷³, n'a pas encore commencé la construction de son chemin de fer en 1926. Elle demande alors à la Législature des modifications à sa charte³⁷⁴. Elle invoque, entre autres, que l'intérêt du public et le mode de transport moderne nécessitent que le transport des passagers, entre les mêmes points devant être reliés par les tramways de la compagnie, se fasse plus facilement par automobile. Des dispositions sont ajoutées à sa charte à cet effet.

La compagnie est autorisée à transporter des personnes et des marchandises par autobus et automobile dans les limites de son chemin de fer, de municipalités en municipalités et en dehors de celles-ci. Elle ne peut exiger, dans les limites d'une municipalité, que le tarif conforme aux règlements municipaux. Car, dans les limites d'une municipalité, il ne

³⁷³ Loi constituant en corporation la compagnie des tramways de Verchères, Chambly et Laprairie [(1916) 6 Geo. V, c. 77 (Qué.)].

³⁷⁴ Loi modifiant la charte de la Compagnie des tramways de Verchères, Chambly et Laprairie [(1926) 16 Geo. V, c. 85 (Qué.)].

s'agit pas d'un transport effectué sur des chemins publics mais sur ses rues. Ce transport ne relève donc pas de la Commission des services publics de Québec. La compagnie peut aussi exploiter des garages pour vendre des automobiles, louer et faire toutes sortes de réparations aux automobiles et engager des mécaniciens et tout le personnel nécessaire à l'exploitation de tels garages.

La charte de la cité de Lévis nous fait bien voir que la cité, dans les limites de son territoire, a compétence pour régir le transport par autobus³⁷⁵. Son conseil peut adopter des règlements pour permettre, aux conditions et avec les restrictions qui peuvent être imposées, la circulation d'autobus et l'établissement et l'exploitation de lignes d'autobus dans la cité de Lévis. Il peut prescrire dans quelles rues ces voitures peuvent circuler et ces lignes peuvent être établies et de quelles rues elles peuvent être exclues. Il peut prescrire les endroits où des salles d'attente peuvent être établies pour les passagers de ces voitures et il peut prévoir des postes d'attente pour ces voitures et les rendre obligatoires. Il peut déterminer les rues ou les endroits où peuvent arrêter ces voitures pour l'embarquement et le débarquement de passagers et réglementer généralement ces services.

La Commission des services publics est remplacée en 1939 par la Régie provinciale des transports et communications³⁷⁶. La Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication prévoit que la Régie a juridiction, entre autres, sur les entreprises publiques de «transport routier» par autobus. Les prix et taux exigés par un propriétaire d'une entreprise publique doivent être justes et raisonnables. La Régie peut, de sa propre initiative ou à la requête d'une partie intéressée et après enquête, modifier les prix et taux exigés pour ses services par tout propriétaire d'une entreprise publique de manière à les rendre justes et raisonnables. Il est illégal pour un tel propriétaire d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux fixés par l'ordonnance de la Régie. Celle-ci peut en outre imposer aux propriétaires d'une entreprise publique l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leurs services et réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces entreprises.

Aucun propriétaire ne peut commencer l'exploitation ou l'administration d'une entreprise publique en cette province à moins d'avoir obtenu de la Régie une autorisation à cette fin. L'autorisation doit indiquer les conditions que la Régie juge utiles ou nécessaires à la protection des droits et des intérêts du public en général. Tout propriétaire d'une entreprise publique doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour cesser ou interrompre ses opérations ou pour étendre ou modifier ses services.

Dans l'exercice de son droit de surveillance sur les propriétaires d'une entreprise publique, la Régie peut rendre les ordonnances qu'elle juge nécessaires relativement à la qualité du service, à l'équipement, aux appareils, à l'extension de parcours, aux rapports à faire, aux règles, règlements, conditions et pratiques concernant les taux et prix et toutes autres matières de sa compétence.

³⁷⁵ Loi refondant la charte de la cité de Lévis [(1930) 20 Geo. V, c. 111 (Qué.)].

³⁷⁶ Loi assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication [(1939) 3 Geo. VI, c. 16 (Qué.)].

La Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1940 par la Régie des services publics³⁷⁷. Cette dernière assume toutes les obligations et exerce tous les pouvoirs prévus par la loi de 1939 sur le contrôle des compagnies de transport et de communication.

La Régie des services publics est remplacée en 1945 par un organisme de surveillance et de contrôle de diverses entreprises publiques sous le nom de *Régie provinciale des transports et communications*³⁷⁸. Ces entreprises sont celles qui sont énumérées dans la loi de 1839 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication et inclut donc les entreprises publiques de transport par autobus.

La charte de la cité de Joliette est modifiée en 1946 par l'ajout de certaines dispositions³⁷⁹. La cité peut dorénavant établir le tarif du prix des courses que peut exiger un voiturier public dans le territoire de la cité. Elle peut établir et régler des postes de stationnement pour les voituriers publics, taxis ou autobus, et les rendre obligatoires pour ces genres de véhicules, régler ou prohiber le stationnement de ces genres de voitures sur toute rue ou partie de rue de la cité. Elle peut accorder des franchises exclusives pour le transport des voyageurs par autobus dans les limites de la municipalité, ce privilège n'affectant pas le transport des voyageurs venant de l'extérieur de la cité et sujet d'ailleurs à la réglementation de la Régie des transports et communications. On retrouve ces mêmes dispositions dans la charte de la cité de Drummondville³⁸⁰ et dans celle de la ville de Noranda³⁸¹.

La loi de 1939 sur le contrôle efficace des compagnies de transport et de communication est modifiée en 1947³⁸². Le propriétaire d'une entreprise publique de transport par autobus doit fournir à la Régie provinciale des transports et communications, avant de commencer ses opérations et chaque fois que la Régie le requiert, la liste de ses prix et taux, ainsi qu'une copie de ses classifications, règlements, formules de contrat et autres documents de même nature et tous autres renseignements que la Régie peut exiger. Il est illégal pour lui d'exiger ou de recevoir d'autres prix ou taux que ceux dont il a produit la liste ou qui ont été fixés par ordonnance de la Régie.

La Compagnie des tramways de Lévis qui, à l'origine, fut constituée pour exploiter un chemin de fer électrique, offre maintenant d'autres services de transport, le chemin de fer

³⁷⁷ Loi instituant la Régie des services publics [(1940) 4 Geo. VI, c. 11 (Qué.)].

³⁷⁸ Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité [(1945) 9 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

³⁷⁹ Loi modifiant la charte de la cité de Joliette et annexant de nouveaux territoires à la municipalité scolaire de la ville de Joliette [(1946) 10 Geo. VI, c. 63 (Qué.)].

³⁸⁰ Loi modifiant la charte de la cité de Drummondville [(1947) 11 Geo. VI, c. 89 (Qué.)].

³⁸¹ Loi modifiant la charte de la ville de Noranda [(1948) 12 Geo. VI, c. 64 (Qué.)].

³⁸² Loi concernant la Régie provinciale des transports et communications [(1947) 11 Geo. VI, c. 27 (Qué.)].

n'existant plus³⁸³. Compte tenu de cette transformation, son nom est changé en 1948 en celui de la Compagnie de Transport de Lévis (*Levis Transport Company*). La compagnie devient alors régie par la Loi des compagnies de Québec plutôt que par la loi sur les chemins de fer. Elle peut offrir ses services de transport dans les limites du comté de Lévis, ainsi que dans les municipalités de Sainte-Foy et Sillery dans le comté de Québec, et dans les limites de la cité de Québec mais, dans ce dernier cas, seulement de et jusqu'à un point d'arrivée. Elle peut continuer à posséder les franchises qui sont requises pour son industrie.

À défaut par la compagnie et les municipalités de Lévis, Lauzon, Saint-Romuald-d'Etchemin et toute autre municipalité d'en venir à une entente mutuelle au sujet du renouvellement avant leur expiration des arrangements et conventions alors en vigueur, ou tous autres arrangements les modifiant, la compagnie aura le droit, avec l'approbation et permission et sous le contrôle de la Régie provinciale des transports et communications, de continuer à exploiter et à maintenir son service de transport dans chacune de ces municipalités.

La loi de 1945 sur la Régie provinciale des transports et communications est remplacée en 1949³⁸⁴. Un organisme est créé pour remplacer la Régie provinciale des transports et communications sous le nom de *Régie des transports*. La Régie a pour fonction de superviser certaines entreprises de transport dont les entreprises de transport par autobus.

Le propriétaire d'une entreprise de transport routier par autobus dépose ses prix et taux devant la Régie qui, après enquête, peut les modifier si elle estime qu'ils ne sont pas justes et raisonnables. Un tel propriétaire ne peut alors réclamer d'autres taux et prix que ceux fixés par la Régie.

À la requête de toute partie intéressée, la Régie peut annuler ou modifier tout contrat ou règlement relatif à une entreprise de transport par autobus si la partie requérante établit que les conditions de ce contrat ou de ce règlement sont abusives. La Régie peut en outre imposer aux propriétaires de telles entreprises l'obligation d'adopter toute mesure ou réforme propre à améliorer leurs services et réglementer les conditions de salubrité et de sécurité de ces entreprises. Elle a juridiction pour les contraindre à étendre leurs services et fixer les conditions de cette extension.

Dans l'exercice de son droit de surveillance sur les entreprises de transport par autobus, la Régie peut rendre des ordonnances concernant la qualité du service, les horaires du service d'autobus, les accessoires et autres appareils, les parcours, rapports, conditions et pratiques suivies relativement aux prix, aux taux et à toute autre matière de sa compétence. On ne peut commencer l'exploitation d'une entreprise de transport routier de personnes par autobus sans d'abord avoir obtenu l'autorisation de la Régie. L'autorisation indique les conditions qui lui sont rattachées.

383 Loi modifiant la charte de la Compagnie des tramways de Lévis [(1948) 12 Geo. VI, c. 101 (Qué.)].

384 Loi concernant la réglementation du transport routier [(1949) 13 Geo. VI, c. 21 (Qué.)].

La cité de Magog peut autoriser l'usage de véhicules automobiles, taxis ou autobus, circulant exclusivement dans les limites de la cité pour le transport des voyageurs moyennant rémunération³⁸⁵. Elle peut adopter des règlements sur la gouverne et la discipline des propriétaires et chauffeurs de ces véhicules. La ville de Louiseville peut empêcher les autobus faisant un service interurbain de stationner ou d'arrêter dans les limites de la ville ailleurs qu'à une gare d'autobus pour prendre ou laisser descendre des passagers³⁸⁶. La ville de Bedford³⁸⁷, la ville de Courville³⁸⁸ et la cité de Giffard³⁸⁹ jouissent aussi de ces pouvoirs.

La Loi des cités et villes est modifiée en 1960 pour permettre aux municipalités d'interdire aux taxis et autobus le stationnement, dans les rues et places publiques de la municipalité, ailleurs qu'aux endroits fixés à cette fin par règlement³⁹⁰.

La Loi des transports est adoptée en 1972³⁹¹, soit la même année que l'adoption de la Loi du ministère des Transports. Un organisme est institué sous le nom de *Commission des transports du Québec*. La Commission agit dans le cadre des règlements adoptés par le gouvernement. Elle délivre des permis de transport et fixe des taux et tarifs de transport.

Contrairement à ce que l'on a connu jusqu'à maintenant, les pouvoirs discrétionnaires de la Commission des transports du Québec sont encadrés par un champ réglementaire qui permet de couvrir, entre autres, les services de transport par autobus. Ainsi, le gouvernement peut par règlement déterminer la nature, les catégories ou le nombre minimum et maximum des permis de transport et décréter des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport. Il peut fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats, à l'équipement, au financement et à la gestion des moyens ou systèmes de transport, ainsi qu'à l'établissement ou à la modification des circuits ou parcours, établir des mesures visant à faire respecter les impératifs pédagogiques et économiques reliés au transport des élèves, édicter des normes de sécurité et prévoir des exigences particulières dans les cas où une subvention est prévue.

Nonobstant toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre rémunération directe ou indirecte s'il ne détient le permis prescrit à cette fin par règlement. Le détenteur d'un permis doit fournir des services de transport aux conditions et par les moyens ou systèmes prescrits par les règlements applicables au permis qu'il détient. Le détenteur d'un permis ne peut supprimer, réduire ou étendre les services de transport que son permis l'autorise à fournir, ni en modifier les conditions, sans l'autorisation préalable de la Commission. Un transporteur ne peut réclamer une

385 Loi modifiant la charte de la ville de Magog [(1950) 14 Geo. VI, c. 104 (Qué.)].

386 Loi modifiant la charte de la ville de Louiseville [(1951) 15-16 Geo. VI, c. 89 (Qué.)].

387 Loi modifiant la charte de la ville de Bedford [(1952) 1-2 Eliz. II, c. 100 (Qué.)].

388 Loi modifiant la charte de la ville de Courville [(1955) 3-4 Eliz. II, c. 90 (Qué.)].

389 Loi constituant en corporation la cité de Giffard [(1954) 2-3 Eliz. II, c. 83 (Qué.)].

390 Loi modifiant la Loi des cités et villes [(1959-60) 8-9 Eliz. II, c. 76 (Qué.)].

391 Loi des transports [1972, c. 55 (Qué.)].

rémunération pour laquelle il existe des taux ou tarifs fixés par la Commission que conformément à ces taux et tarifs.

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande d'une partie intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur qui a été déclaré coupable d'une infraction à cette loi ou aux règlements, ou qui a été déclaré coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son moyen ou système de transport. Elle peut, lorsqu'elle est informée qu'un transporteur met en danger la santé ou la sécurité publique, ordonner au directeur du Bureau des véhicules automobiles de retirer les plaques et le certificat d'immatriculation du véhicule qu'elle désigne.

La Loi des cités et villes et le Code municipal sont modifiés par l'abrogation des dispositions relatives aux matières qui relèvent désormais de la compétence de la Commission. La Loi de la Régie des transports est abrogée.

La Loi des transports est modifiée en 1974 pour spécifier que l'obligation de détenir un permis délivré par la Commission ne s'applique pas à une commission de transport qui fournit des services de transport en commun ou d'autres services de transport de passagers sur son territoire³⁹². En 1975, on dira plutôt que cette obligation ne s'applique pas à un organisme public qui, dans le cadre de sa loi constitutive, agit comme transporteur³⁹³.

Les pouvoirs de réglementation du gouvernement sont aussi modifiés en 1975. Celui-ci peut déterminer la nature et les catégories des permis, fixer le nombre minimum et maximum des permis ou établir des normes permettant de déterminer le nombre minimum et maximum de permis et décréter les conditions auxquelles des personnes peuvent en obtenir et en être titulaires. Il peut décréter des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport, créer et délimiter, ou autoriser la Commission dans les cas et aux conditions qu'il détermine, à créer et délimiter des divisions territoriales.

À compter de 1981, le gouvernement peut par règlement décréter, à l'égard d'un service ou d'une division territoriale, que les taux et les tarifs sont régis par une procédure de dépôt à la Commission et déterminer les modalités de cette procédure et les règles applicables à leur entrée en vigueur³⁹⁴. La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, maintenir, modifier ou révoquer, en tout ou en partie, les taux et les tarifs déposés, lesquels peuvent comporter soit un minimum, soit un maximum, soit un minimum et un maximum.

La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur lorsque celui-ci supprime, réduit ou étend, sans son autorisation, les services que son permis l'autorise à

³⁹² Loi modifiant la Loi des transports [1974, c. 61 (Qué.)].

³⁹³ Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives [1975, c. 45 (Qué.)].

³⁹⁴ Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 8 (Qué.)].

fournir ou ne fournit pas un service de la qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre eu égard aux circonstances.

La Loi sur les cités et villes est modifiée en 1981 pour permettre aux municipalités auxquelles elle s'applique d'organiser un service de transport en commun de personnes³⁹⁵. Le point d'origine ou de destination de ce service doit se trouver dans le territoire de la municipalité. Ce transport ne peut être effectué que par un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport en commun ou un transporteur scolaire conformément à un contrat conclu avec la municipalité. Ce type de transport ne s'applique pas à une municipalité située dans le territoire d'un organisme public de transport en commun ou à une municipalité dans le territoire de laquelle un titulaire de permis de transport en commun fournit un service similaire au service projeté à moins que ce titulaire ne soit une des parties au contrat avec cette municipalité. Ce type de transport est alors réglementé de la façon prévue au contrat. Des modifications similaires sont aussi apportées au Code municipal.

Une loi est adoptée en 1983 pour permettre à une municipalité de la région de Montréal d'autoriser la conclusion d'une entente avec toute autre municipalité afin de constituer un conseil intermunicipal de transport³⁹⁶. Un tel conseil a pour objets d'organiser un service de transport en commun de personnes dans le territoire des municipalités parties à l'entente, lequel constitue son territoire, et d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire. Ce service ne peut être effectué que par un transporteur lié par contrat avec le conseil. C'est donc le contrat qui réglementera ce type de transport.

La Commission des transports du Québec peut délivrer un permis de transport en commun pour desservir le territoire d'une municipalité qui ne fait pas partie d'un conseil ou qui n'a pas contracté avec un transporteur et qui n'est pas desservie par un organisme public de transport en commun.

D'autres modifications sont apportées en 1986 à la Loi sur les transports³⁹⁷. Le gouvernement peut, par règlement, conférer un pouvoir discrétionnaire à la Commission en matière de délivrance, de renouvellement ou de transfert de permis. À cette fin, il peut, s'il y a lieu, indiquer les principes, les critères ou les facteurs dont la Commission tient compte en ces matières.

Une loi modifie en 1988 diverses dispositions législatives afférentes au transport par autobus³⁹⁸. Toutefois, les lois ainsi modifiées sont toutes relatives à du transport effectué par ou pour le compte d'organismes publics : il ne s'agit donc pas de transport privé de personnes.

³⁹⁵ Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives [1981, c. 26 (Qué.)].

³⁹⁶ Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives [1983, c. 45 (Qué.)].

³⁹⁷ Loi modifiant la Loi sur le transport [1986, c. 92 (Qué.)].

³⁹⁸ Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le transport par autobus [1988, c. 25 (Qué.)].

Le gouvernement est autorisé en 1993 à établir les conditions de délivrance et de renouvellement d'un certificat de compétence pour la conduite d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport des écoliers³⁹⁹. Il peut prescrire les renseignements que doit contenir ce certificat de compétence et habiliter une personne à le délivrer ou à le renouveler, à déterminer le contenu du cours de formation nécessaire à son obtention ou à son renouvellement, à dispenser ce cours et à en fixer les frais.

Toute personne doit, pour conduire un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement. Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitter les frais fixés par celle-ci pour ce cours et respecter ses exigences pour la réussite de ce cours.

Il ne sera plus question par la suite, dans les lois du Québec, du transport privé par autobus.

³⁹⁹ Loi modifiant la Loi sur les transports [1993, c. 24 (Qué.)].