



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude détaillée des projets de loi
54 — Loi modifiant diverses dispositions
législatives concernant les transports et
50 — Loi sur la Société de transport
de la rive sud de Montréal (2)

Le jeudi 13 juin 1985 - No 45

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

| | |
|---|----------|
| Projet de loi 54 - Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports | CAE-1811 |
| Loi sur les cités et villes | CAE-1811 |
| Code municipal | CAE-1829 |
| Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal | CAE-1832 |
| Loi sur le ministère des Transports | CAE-1837 |
| Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec | CAE-1837 |
| Loi sur le transport par taxi | CAE-1838 |
| Loi sur les transports | CAE-1857 |
| Loi sur la Société de transport de la ville de Laval | CAE-1861 |
| Projet de loi 50 - Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal | CAE-1865 |
| Constitution et organisation (suite) | CAE-1865 |
| Fonctions et pouvoirs | CAE-1881 |
| Dispositions financières | CAE-1887 |
| Programme des immobilisations | CAE-1895 |
| Vérification et rapport | CAE-1896 |
| Dispositions pénales | CAE-1899 |
| Dispositions générales | CAE-1899 |
| Dispositions transitoires et finales | CAE-1900 |
| Articles en suspens | CAE-1904 |

Intervenants

- M. Léopold Marquis, président
Mme Lise Bacon, présidente suppléante
- M. Guy Tardif
M. Yvon Picotte
M. John Ciaccia
M. Luc Tremblay
M. Denis Perron
M. Jean-Pierre Saintonge
M. Michel Bissonnet
M. Gilles Rocheleau
M. André Bourbeau
M. Guy Pratt
- * M. Paul Lussier, ministère des Transports
* M. Jean-Guy Parent, Conseil des maires de la rive sud
* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 13 juin 1985

Étude détaillée des projets de loi 54 et 50

(Onze heures dix-neuf minutes)

Le Président (M. Marquis): La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements est réunie afin de procéder à l'étude article par article du projet de loi 54, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. Y a-t-il des remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Picotte: Est-ce qu'il y a des changements parmi les membres?

Le Président (M. Marquis): Oui, c'est vrai. Il y a un remplacement, M. Bissonnet (Jeanne-Mance) remplace M. Côté (Charlesbourg). M. le ministre, automatiquement, par ordre de la Chambre, siège comme membre de la commission. M. le ministre.

Projet de loi 54

M. Tardif: M. le Président, je ne ferai pas de commentaire, si ce n'est que dans tous les cas de projets de loi omnibus semblables, il s'agit de répondre à des besoins qui se sont déclarés dans l'application de la loi dont certains groupes nous ont fait part et qui visent à améliorer, bonifier et apporter surtout des amendements techniques. Ainsi que je l'ai annoncé aux membres de l'Opposition, les négociations et les tractations avec différents groupes se sont poursuivies, même jusqu'à ce matin. Il y a ici des gens de l'APAQ, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, qui sont concernés par cela. Évidemment, les gens du taxi également y prennent l'intérêt que partage en partie le député de Jeanne-Mance. Il y a un papillon dont j'ai remis une copie aux membres de l'Opposition en ce qui concerne la partie du projet de loi 81, étant donné qu'on ne va pas de l'avant avec ce projet de loi, qui comprend certains articles qui sont intégrés dans le projet de loi omnibus. Je n'ai pas d'autres détails; on pourra donner des explications en cours de route.

M. Ciaccia: M. le Président.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Effectivement, durant la deuxième lecture, nous avons porté à

l'attention du ministre des représentations qui nous avaient été faites par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Nous avons souligné certains problèmes qu'ils voyaient dans le projet de loi qui avait été déposé à l'Assemblée nationale. À la suite de la deuxième lecture, le ministre nous a assurés qu'il y apporterait des amendements pour répondre aux représentations qui avaient été faites par l'association. Nous sommes heureux de voir que ces changements ont été faits et que, peut-être, maintenant, nous pouvons procéder à l'étude du projet de loi en tenant compte de tous les changements, incluant les parties du projet de loi 81 qui sont maintenant incluses dans le projet de loi omnibus.

Loi sur les cités et villes

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le député. J'appelle l'article 1. M. le ministre.

M. Tardif: M. le Président, l'article 1 n'est qu'un changement de terminologie qui s'avère nécessaire compte tenu de la réforme réglementaire en préparation. En effet, les permis de transport en commun n'existeront plus. Ils seront remplacés par le permis de transport par autobus qui comprendra plusieurs catégories. C'est un changement de terminologie tout simplement.

M. Ciaccia: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): L'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2 et nous aurons quelques papillons.

M. Tardif: Cela commence là. Est-ce qu'ils ont été distribués? À qui? M. Drolet? Voulez-vous remettre à M. le député de Mont-Royal, au député de Jeanne-Mance, au député de Saguenay, au député de Chambly, au député de Montmagny-L'Islet...

Une voix: Au député de Saguenay.

M. Tardif: C'est Duplessis.

M. Picotte: Vous n'auriez pas fait un bon président. Pourtant, vous étiez une figure connue.

M. Tremblay: Ce n'est pas complètement faux. J'ai l'impression qu'il est obligé d'agir comme député de Saguenay souvent.

Une voix: Oui.

Des voix: Ha! Ha!

M. Picotte: C'est ce qu'on verra aux prochaines élections, si c'est exact:

Une voix: Il n'a jamais si bien dit.

M. Tardif: Il ne parle pas souvent, le député de Chambly, mais quand il parle, cela compte.

M. Ciaccia: C'est parce qu'il oublie son rôle comme député de Duplessis, peut-être.

Une voix: Ou tout, aucunement.

M. Picotte: Oui, peut-être qu'il se trompe de comté. De toute façon, nous, c'est d'un Maltais à l'autre.

M. Perron: J'ai constaté cela.

Le Président (M. Marquis): On ferme la parenthèse. M. le ministre, nous revenons à l'article 1.

M. Tardif: Oui. À l'article 2, M. le Président, il est proposé de remplacer le premier alinéa de l'article 467. 2 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 2 du projet de loi, par le suivant: "467. 2 Lorsque la municipalité organise pour la première fois un service de transport en commun et qu'un titulaire de permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par règlement du gouvernement opère sur son territoire, elle doit d'abord remettre son cahier des charges pour le service de transport en commun projeté à ce titulaire de permis."

Une voix: Vous pouvez expliquer?

M. Tardif: Par rapport à l'article 2 actuel, ceci vient préciser justement le fait que la négociation doit d'abord se faire avec le transporteur privé qui desservait le territoire et, pour la bonne intelligence de ce texte, je pense qu'il serait souhaitable que nous visions l'article 2 en entier, c'est-à-dire de lire... Il y a 467. 3 également et les deux vont ensemble. Avec votre permission, M. le Président, je lirais les deux...

Le Président (M. Marquis): Vous voulez...

M. Tardif: Et après cela on pourrait les prendre un par un; d'accord?

Le Président (M. Marquis): Vous voulez parler de l'amendement qui a été apporté à l'article 2, à la sous-section 467. 3.

M. Tardif: 467. 3. C'est cela.

Le Président (M. Marquis): Nous y allons.

M. Tardif: Donc, on a vu qu'à l'article 2 tel que libellé, effectivement, la municipalité doit d'abord remettre son cahier des charges au transporteur; donc, par rapport au premier texte il n'y a pas tellement de modifications. Mais c'est à 467. 3 que, là, il y a des différences appréciables. Je lis l'amendement comme tel d'abord: Il est proposé de remplacer l'article 467. 3 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 2 de ce projet de loi, par le suivant: "467. 3 À défaut d'entente avec le titulaire de permis dans les 90 jours qui suivent la remise du cahier des charges, la municipalité peut demander des soumissions. Elle doit, dans les 30 jours de l'ouverture des soumissions - je m'excuse, vous aviez "peut" sur le texte et c'est "elle doit" - négocier de nouveau avec le titulaire de permis après en avoir avisé par écrit tous les soumissionnaires et elle peut alors - et il faudra ajouter les mots "elle peut alors" - conclure avec celui-ci le contrat à la condition que le prix de ce contrat soit égal ou inférieur à celui de la soumission la plus basse. Aucune modification ne peut être apportée au cahier des charges pour cette demande de soumission ou pour cette négociation."

En d'autres termes, M. le Président, qu'est-ce qu'on dit? On dit qu'il y avait sur le territoire d'une ou d'un groupe de municipalités un transporteur privé, celui-ci offrant le service depuis un certain nombre d'années. Du fait qu'il se constitue un organisme municipal ou intermunicipal de transport, un OMIT, comme on l'appelle avec tous ces sigles qui sont à la mode - retenez bien le nom - donc, dès lors qu'un OMIT se forme et que les élus locaux - appelons cela comme ça - prennent le contrôle du transport en commun sur leur territoire, à partir de ce moment l'organisme municipal ou intermunicipal a, à toutes fins utiles, le monopole du transport en commun sur son territoire. Il fallait assurer la transition et la façon de l'assurer à la suite des représentations... D'abord il y avait eu ce qu'on croyait être une façon correcte de régler le problème, mais les gens du milieu nous ont fait valoir que ce n'était pas suffisant. C'est la raison pour laquelle on dit que, d'abord, il devra y avoir des négociations avec le transporteur en place et alors, là, s'il y a entente tout est réglé. S'il n'y a pas entente la municipalité va en appel d'offres, obtient des prix dans lesquels le transporteur privé qui est là peut encore soumissionner et lorsqu'elle a reçu ces prix, si le transporteur en place n'est pas le plus bas soumissionnaire - s'il l'est on lui donne le contrat - elle doit

retourner le voir et doit aussi informer les autres de cela: J'ai obtenu des prix, peux-tu le faire au même prix? Mais cela ne vaut qu'une fois. C'est que c'est la première fois. Après cela ce sont les appels d'offres pour tout le monde. Il m'a semblé que pour cette transition, finalement, c'est le prix - n'est-ce pas? - que consentent à payer les transporteurs privés pour céder leur permis, à toutes fins utiles. Cela m'apparait équitable. Deuxièmement, comme je l'ai dit au député de Mont-Royal, nous nous sommes inspirés en cela de la loi sur le transport scolaire qui contient des dispositions analogues.

(11 h 30)

Voilà, M. le Président, ce que j'avais à dire sur l'article 2 et comment nous avons pensé ménager cette période de transition.

M. Ciaccia: M. le Président, l'amendement que le ministre veut apporter à cet article, est-ce que c'est un véritable droit de premier refus?

M. Tardif: Oui, assorti, évidemment...

M. Ciaccia: Bien, je ne pense pas que c'est un droit de premier refus.

M. Tardif: Bien, c'est-à-dire...

M. Ciaccia: Cela va plus loin, c'est une amélioration sur le texte original. Si je comprends bien, il va y avoir des soumissions et...

M. Tardif: Non, d'abord des négociations...

M. Ciaccia: Il va y avoir une négociation.

M. Tardif: ... et s'il y a entente entre les parties, c'est réglé. D'accord?

M. Ciaccia: Oui, je comprends.

M. Tardif: Deuxièmement, s'il n'y a pas entente, la municipalité va en appel d'offres, demande des soumissions, auquel cas le transporteur privé peut soumissionner comme les autres. S'il est plus bas, une nouvelle fois, il a le contrat, c'est réglé.

M. Ciaccia: Il n'y a pas d'obligation de la part de la municipalité d'accorder le contrat au transporteur qui est sur place.

M. Tardif: Non, mais attention!

M. Ciaccia: Parce qu'un véritable droit de premier refus, il y a l'obligation, c'est-à-dire j'ai reçu...

M. Tardif: Oui, mais... D'accord.

M. Ciaccia: Après qu'ils ont négocié, supposons qu'ils ne s'entendent pas... S'ils s'entendent il n'y a pas de problème.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: S'ils ne s'entendent pas on demande des soumissions, on fait des appels d'offres.

M. Tardif: Appels d'offres.

M. Ciaccia: Là, ils reçoivent cinq soumissions...

M. Tardif: Dont, peut-être, une du transporteur privé, oui.

M. Ciaccia: ... dont peut-être une du transporteur privé. Un droit de refus véritable oblige la municipalité à accorder le contrat au transporteur actuel aux termes et conditions du plus bas soumissionnaire. Là, c'est une...

M. Tardif: Oui, mais c'est ça.

M. Ciaccia: Oui, mais, là, ce n'est pas une obligation.

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président, j'aimerais continuer. Si le député de Mont-Royal me permettait de finir.

M. Ciaccia: D'accord, excusez!

M. Tardif: Il y a trois étapes: premièrement, une négociation; deuxièmement, un appel d'offres et troisièmement, s'il y a cinq soumissionnaires, la municipalité doit, après en avoir informé les cinq soumissionnaires, aller voir le transporteur privé qui était là et lui dire: J'ai obtenu cinq prix. Peux-tu le faire au prix du plus bas soumissionnaire ou pour moins? S'il dit oui, c'est lui qui l'a.

M. Ciaccia: La municipalité est obligée de lui accorder?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Je vais relire l'article. Vous dites: Elle peut alors conclure. Pour donner un véritable droit de premier refus, vous devriez dire: Elle doit conclure. Parce que, si elle peut, cela habilite, c'est un droit...

M. Tardif: Je suis tout à fait d'accord que, par souci de concordance avec le premier "doit" dans la première ligne, nous devrions alors ajouter le mot "doit" en bas.

M. Ciaccia: Là, c'est un véritable droit de premier refus.

M. Tardif: Oui, mais un instant! À moins que je ne dise... C'est parce que, si le transporteur ne veut pas, lui, à ce prix-là...

M. Ciaccia: Vous pourriez ajouter: Elle doit conclure si.

M. Tardif: Elle doit alors conclure avec celui-ci le contrat si celui-ci accepte de le faire à ces conditions.

M. Ciaccia: Il faudrait trouver si, lui, il l'accepte. C'est ça, il faut le modifier.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: L'important, c'est d'obliger la municipalité.

M. Tardif: "Vendu". Quant à moi, c'est clair, elle doit l'accorder s'il accepte. Le mot "peut" voulait donner la chance au transporteur de refuser dans ce cas-là.

M. Ciaccia: Mais cela donne aussi la chance à une municipalité de refuser: "elle peut".

M. Tardif: C'est ce qu'on ne voulait pas.

M. Ciaccia: Alors, changer le mot "doit" et ajouter deux autres petits mots à la fin.

M. Tardif: Deux autres petits mots. D'accord.

Le Président (M. Marquis): Est-ce qu'on peut suspendre le deuxième amendement, celui apporté à 467. 3, mais adopter immédiatement le premier amendement à 467. 2?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 467. 2 introduit par l'article 2 est adopté?

M. Ciaccia: Le premier amendement, oui, adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Le deuxième amendement est suspendu en attendant qu'il soit réécrit. Donc, l'article 2 est suspendu.

M. Tardif: Est-ce qu'on va recevoir la bénédiction cardinalice?

Le Président (M. Marquis): Très bien. La commission suspend ses travaux à loisir le temps de...

M. Ciaccia: À loisir.

Le Président (M. Marquis):... permettre aux membres de la commission d'aller rencontrer le nouveau cardinal.

(Suspension de la séance à 11 h 36)

(Reprise à 12 h 11)

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous revenons à l'article 2. Lorsque nous avons suspendu, nous en étions à l'amendement apporté à l'article 467. 3 introduit par l'article 2. M. le ministre.

M. Tardif: Je ne sais pas si la copie a été distribuée avec les corrections.

Une voix: Oui. Avec les corrections?

M. Ciaccia: Je n'ai pas... Très bien.

M. Tardif: Je vais la lire et, pendant ce temps, on va s'en assurer. M. Drolet, je pense qu'il y avait quelques petits mots à ajouter, il y a quelque chose de différent, je vais vous le dire au départ.

Il est proposé de remplacer l'article 467. 3 de la Loi sur les cités et villes édicté par l'article 2 de ce projet de loi par le suivant:

"467. 3. À défaut d'entente avec le titulaire de permis dans les 90 jours qui suivent la remise du cahier des charges, la municipalité peut demander des soumissions.

"Elle doit, dans les 30 jours de l'ouverture des soumissions, négocier de nouveau avec le titulaire de permis après en avoir avisé par écrit tous les soumissionnaires et conclure avec celui-ci le contrat s'il accepte de l'exécuter au prix de la soumission la plus basse ou à un prix inférieur.

"Aucune modification ne doit être apportée au cahier des charges pour cette demande de soumission ou pour cette négociation."

Cela va?

M. Ciaccia: Très bien. Je pense que ça donne un véritable droit de premier refus.

M. Tardif: C'est ça qui était souhaité.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 2 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 3.

M. Tardif: À l'article 3, M. le Président...

Le Président (M. Marquis): Il y a un papillon.

M. Tardif: Oui. Insérer, après l'article 3 de ce projet, le suivant: "3. 1 Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 467. 7, du suivant... C'est l'article 3 qui modifie l'article 467. 4 de la Loi sur les cités et villes? Je m'excuse, l'article 3 est tel quel; c'est l'article 3. 1, c'est un nouvel article.

Le Président (M. Marquis): Effectivement. Alors, on revient à l'article 3 tel que présenté dans le projet de loi.

M. Tardif: C'est ça. L'idée d'envoyer une copie du contrat à la Commission des transports du Québec, évidemment, c'est de s'assurer que celle-ci va décliner toute juridiction sur les demandes qui pourraient provenir de ces territoires.

M. Ciaccia: Je ne comprends pas. Elle n'a pas de juridiction pour l'émission de permis sur ces territoires.

M. Tardif: L'idée de recevoir une copie du contrat vise à s'assurer que la Commission des transports connaisse les services sur lesquels elle n'aura plus juridiction, c'est-à-dire les services municipaux. C'est tout. Elle est informée.

M. Ciaccia: Oui, parce qu'elle peut avoir encore juridiction sur ce territoire pour d'autres services, c'est cela?

M. Tardif: Oui, parce que, s'il y a une ligne qui traverse... D'accord?

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 3. 1 qui est un nouvel article.

M. Tardif: C'est cela, M. le Président. Il est donc proposé d'insérer, après l'article 3 de ce projet, le suivant: 3. 1: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 467. 7, du suivant: "467. 7. 1 Lorsque le conseil adopte un règlement en vertu de l'article 467 ou 467. 5, par lequel il prévoit l'établissement d'une liaison avec un point situé à l'extérieur de la municipalité, le ministre des Transports peut, dans les 30 jours de la réception d'une copie de ce règlement, le désavouer quant à cette liaison; il en avise alors le conseil et

fait publier sa décision à la Gazette officielle du Québec.

"Cependant, le ministre peut, avant l'expiration de ce terme, informer le conseil de son intention de ne pas désavouer le règlement."

Actuellement, ce pouvoir de désaveu quant aux extensions hors territoire n'existe que pour les CIT, c'est-à-dire les conseils intermunicipaux de transport; il n'existe pas pour les OMIT, les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport, de sorte que, à la limite, une municipalité pourrait conclure, disons sur la rive sud de la région de Québec, une entente avec un transporteur pour faire - je ne sais pas - Saint-Nicolas—Québec et donner en prime Montréal—Saint-Nicolas, donc, des extensions hors territoire. Ce pouvoir de désaveu existe pour les conseils intermunicipaux de transport, mais n'existait pas pour les organismes municipaux et intermunicipaux. Alors, c'est ce qu'on fait maintenant.

M. Ciaccia: Par qui cet article a-t-il été demandé? Est-ce par l'APAQ?

M. Lussier (Paul): C'est pour protéger, en fait, le transporteur interurbain contre, pour ainsi dire, l'ingérence de la municipalité sur du transport interurbain. Le ministre a, à ce moment-là, abandonné son pouvoir de désaveu pour les services intérieurs à l'OMIT et avec le lien avec le central rapproché, mais il ne veut pas permettre, par cela, à une municipalité de donner en prime, comme il dit, un vrai service interurbain.

M. Tardif: Les extensions interurbaines.

M. Lussier: Ce n'est plus soumis à la CTQ. Il dirait à l'OMIT: Ton service Saint-Rédempteur—Montréal ou Saint-Nicolas—Montréal va à la CTQ. C'est la CTQ qui a juridiction.

M. Ciaccia: La CTQ a encore une juridiction sur le transport interurbain.

M. Lussier: C'est exact.

M. Tardif: Alors, c'est là que ça ira. C'est cela.

M. Lussier: C'est pour faire en sorte que l'OMIT ne devienne pas l'organisme régissant aussi le transport interurbain.

M. Tardif: D'accord?

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 3. 1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle

l'article 4.

M. Tardif: À l'article 4, quand on dit que l'article 467 ne s'applique pas à une municipalité dont le territoire fait partie du territoire d'un organisme public de transport en commun, à l'article 467 c'est le pouvoir qu'ont les municipalités d'organiser des services de transport en commun. Si, par exemple - je ne sais pas - ville de Mont-Royal, faisant partie du territoire de la Communauté urbaine de Montréal pour lequel un transport en commun est déjà assuré par l'organisme communautaire... Il ne s'agit pas qu'il y ait double emploi. En gros, c'est tout ce que cela veut dire.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article...

M. Ciaccia: C'est une concordance avec ce qui est venu avant parce que, maintenant, ce ne sont plus les permis. Ce sont les contrats par la municipalité. Alors, il faut prévoir cet article.

M. Tardif: C'est ça.

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

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 5. Je crois qu'il y a des amendements qui sont proposés. M. le ministre.

M. Tardif: Il y a l'article 467. 10. 1 introduit par l'article 5 qui, lui, n'est pas modifié, qui dit tout simplement que le transport effectué en vertu des articles 467 à 467. 10 n'est pas soumis à la juridiction de la Commission des transports du Québec. D'accord?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Le transport effectué sur le territoire d'une municipalité - c'est ça? - d'une part; alors, c'est pour 467. 10. 1. Est-ce que vous voulez appeler ce sous-article ou si vous voulez qu'on continue plutôt entièrement parce qu'il y en a plusieurs?

Le Président (M. Marquis): Il y a un seul amendement, contrairement à ce que j'ai dit tantôt puisque il y aura un nouvel article 5. 1.

M. Tardif: Je suis d'accord, mais ce que j'allais vous proposer, c'était d'appeler l'article 467. 10. 1 introduit par l'article 5 et qu'on les fasse un par un, parce que l'article 5 lui-même en a cinq ou six. D'accord?

Le Président (M. Marquis): Oui, très bien. L'article 467. 10. 1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 467. 10. 2. Là, il y a un amendement.

M. Tardif: Voilà. D'abord, ceci avait trait au pouvoir de la Commission des transports qui, en quelque sorte, se trouvait dessaisie de sa compétence sur le territoire des municipalités et, dès lors qu'il y avait des demandes de permis qui touchaient ce territoire, la commission ne pouvait pas intervenir sans l'autorisation préalable de la municipalité. Les transporteurs privés nous ont fait valoir que c'était abusif d'astreindre la desserte d'un territoire donné à une autorisation préalable de la municipalité lorsque le transporteur, en quelque sorte, ne faisait que traverser une municipalité. À la place, ils nous ont convaincus que ce qui était important, ce n'est pas qu'un transporteur traverse une municipalité, mais qu'il vienne en concurrence avec l'organisme municipal.

Nous avons modifié pour ces raisons et c'est pourquoi je propose de remplacer le deuxième alinéa de l'article 467. 10. 2 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 5 de ce projet de loi, par le suivant: "Le présent article ne s'applique pas dans les cas de suppression ou de réduction de services ou de mise en place d'un nouveau service qui ne vient pas en concurrence avec le service de transport en commun organisé par la municipalité, la municipalité mandatée ou la régie intermunicipale."

M. Ciaccia: Cela nécessite aussi... On le voit plus tard, à l'article 467. 10. 3, on a le même problème.

M. Tardif: On apporte des modifications, c'est ça.

M. Ciaccia: L'amendement à l'article 467. 10. 2 est adopté, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Alors, l'amendement à l'article 467. 10. 2 est adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 467. 10. 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 467. 10. 3.

M. Tardif: M. le Président, il est proposé de supprimer l'article 467. 10. 3 de la

Loi sur les cités et villes édicté par l'article 5 du projet de loi.

M. Ciaccia: Il y avait des contradictions dans...

M. Tardif: Disons qu'on est en concordance avec ce qu'on vient d'apporter à l'article 467. 10. 2.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 467. 10. 3 est adopté. Et, en conséquence...

M. Ciaccia: Je veux juste poser une question au sujet de l'article 467. 10. 3.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Quand il y a modification de service ou réduction de service... La façon dont vous aviez rédigé le projet de loi...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... un transporteur ne pouvait pas apporter de modifications sans le consentement de la municipalité.

M. Tardif: Non. C'est-à-dire, oui, vous avez raison. Le transporteur interurbain ne pouvait pas... Le détenteur de permis, je ne parle pas de la municipalité...

M. Ciaccia: Le détenteur du permis...

M. Tardif: Le détenteur du permis.

M. Ciaccia:... s'il voulait apporter des modifications...

M. Tardif: Voilà.

M. Ciaccia:... devait recevoir l'approbation de la municipalité.

M. Tardif: C'est cela. Alors, ce qu'on dit: La municipalité n'a pas à se prononcer....

M. Ciaccia: Cela, c'est sur l'interurbain.

M. Tardif:... sur la desserte, par exemple, que Voyageur, qui partirait de Rimouski pour se rendre à Montréal, ferait à travers le Québec.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: D'accord? Si cela ne vient pas en concurrence avec les lignes de Québec.

M. Ciaccia: Mais, qu'est-ce qui arrive

s'il y a quatre municipalités...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... et que le transporteur qui dessert ces quatre municipalités veut...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... apporter des modifications?

M. Tardif: Le transporteur retenu par les municipalités?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: La Commission municipale n'a plus juridiction sur ce territoire.

M. Ciaccia: N'a plus de juridiction. Alors, pour apporter des modifications, il a besoin...

M. Tardif: C'est le conseil municipal, la municipalité qui décide...

M. Ciaccia: Cela devra être dans son contrat.

M. Tardif:... - c'est cela - du niveau...

M. Ciaccia: Ce n'est pas vraiment d'un permis qu'il a besoin, cela fait partie de son contrat et quand il va renouveler son contrat...

M. Tardif: D'accord. Mais, le problème qui était évoqué ici...

M. Ciaccia:... il le modifiera.

M. Tardif:... ce n'était pas cela.

M. Ciaccia: Non.

M. Tardif: C'est que, sur ce territoire, un autre transporteur prenait des gens du point A au point B et il traversait. Et là, lui, il n'aurait pas pu traverser cette municipalité sans avoir le placet de la municipalité. Or, ce qu'on dit, c'est que cette autorisation de la municipalité ne sera pas nécessaire s'il n'y a pas de concurrence entre les deux. Et, comme on introduit la notion de concurrence, l'article 467. 10. 3 n'est plus nécessaire parce qu'il a trait à des services futurs. Or, comment peut-on parler de concurrence possible entre des services qui n'existent pas? D'accord?

En d'autres termes, lorsqu'ils seront créés et existeront, à ce moment-là, la question sera réglée. C'est pour cela que l'article 467. 10. 3 est supprimé.

M. Ciaccia: Alors, 467. 10. 3...

Le Président (M. Marquis): Alors, nous avons adopté l'amendement, tantôt.

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Marquis): Et, en conséquence, l'article 467. 10. 3 est retiré.

M. Tardif: M. le Président, troisième-ment, donc...

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 467. 10. 4.

M. Tardif:... il est proposé de remplacer l'article 467. 10. 4 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 5, par le suivant - d'abord, on renumérote -: "467. 10. 3 Aux fins de l'article 467. 10. 2, le service vise les parcours, la fréquence et l'horaire des voyages."

En d'autres termes, M. le Président, on ne fait que renuméroter et modifier un tout petit peu le texte: "Aux fins de l'article 467. 10. 3, le service vise les parcours, la fréquence et l'horaire des voyages." Pardon? On est en train de discuter l'article 467. 10. 4. Comme on a fait sauter auparavant l'article 467. 10. 3, le nouvel article, qui aurait été normalement l'article 467. 10. 4 devient l'article 467. 10. 3 et le nouveau texte se lit: "Aux fins de l'article 467. 10. 2, le service vise les parcours, la fréquence et l'horaire des voyages." (12 h 30)

M. Saintonge: J'avais compris: Aux fins de l'article 467. 10. 3.

M. Ciaccia: D'après la nouvelle rédaction des articles 467. 10. 2 et 467. 10. 4, j'ai de la difficulté à faire la différence entre la modification de service et la réduction de service.

M. Tardif: Pour l'instant, cela devient, comme on dit, "irrelevant"...

M. Ciaccia: Pourquoi?

M. Tardif:... puisqu'on introduit la notion de concurrence. C'est-à-dire qu'auparavant...

M. Ciaccia: Vous dites à l'article 467. 10. 2: "Le présent article ne s'applique pas en cas de suppression ou de réduction de service."

M. Tardif: Ou de mise en place d'un nouveau service. D'accord? À partir du moment où, sur un territoire d'une municipalité, il y a un transporteur qui quadrille la ville et qu'on dit qu'il a pleine autorité et pleine juridiction, mais qu'il y a un autre transporteur qui part d'ici et qui s'en va là, mais que ce faisant il traverse ce

territoire-ci, la Commission des transports n'a plus juridiction sur ce transporteur, c'est la municipalité. Celui qui va du point A au point B en passant par ici, celui-là peut faire ce qu'il veut avec l'autorisation de la Commission des transports du Québec, évidemment, parce qu'il y est toujours soumis, mais, si ses modifications de service, à l'intérieur du territoire municipalisé, ne viennent pas en concurrence avec l'autre, il n'a pas à demander la permission à la municipalité, c'est de la juridiction absolue de la Commission des transports du Québec. D'accord?

Juste deux mots: La modification de service peut être en plus ou en moins. Si c'est en plus et que cela peut constituer une concurrence induite pour celui-là... Si c'est en moins, la Commission des transports du Québec va dire: Non, non.

Une voix:... la commission, si c'est en moins, et, si c'est en plus, il n'a pas besoin d'y aller. D'accord.

M. Tardif: Il a toujours besoin d'aller à la Commission des transports du Québec, mais, si la modification est en plus, il risque de concurrencer indûment le transporteur local. À ce moment-là, avant de rendre sa décision, la Commission des transports devra entendre la municipalité. D'accord? Ça va? Cela m'a pris un bout de temps moi aussi à me faire expliquer cela.

Le Président (M. Marquis): Alors, est-ce que...

M. Saintonge: À toutes fins utiles, la municipalité en question ou la régie intermunicipale, quoi que ce soit, sera partie au dossier ou mise en cause à tout moment.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 467. 10. 4 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Maintenant, est-ce que l'article 5, tel qu'amendé... Un instant! D'abord, nous avons adopté l'amendement. Deuxième question: Est-ce que l'article 467. 10. 4 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 5 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Merci beaucoup. J'appelle l'article 5. 1, qui est un nouvel article qui sera inséré après l'article 5. M. le ministre.

M. Tardif: M. le Président, ainsi que je l'avais annoncé dans mon discours de deuxième lecture en Chambre, le gouvernement a décidé de ne pas rappeler le projet de loi 81 qui avait franchi l'étape de la deuxième lecture, qui avait même franchi l'étape de l'étude article par article pour au moins le tiers du projet, la raison principale étant les modifications apportées par la Chambre des communes à Ottawa, avec le bill C-18 qui modifie considérablement tout ce qui a trait à la conduite en état d'ébriété, aux révocations, aux suspensions de permis, etc., et qui a des effets chez nous. Pour toutes ces raisons, on laisse donc de côté le projet de loi 81. Cependant, on m'a fait valoir qu'il y avait...

M. Ciaccia: Il y a d'autres raisons aussi, mais continuez, excusez-moi.

M. Tardif: Oui, mais je...

M. Ciaccia:... de bonnes raisons.

M. Tardif: Je suis tout à fait d'accord que la procédure d'enregistrement des véhicules gagnerait à être allégée. D'accord?

M. Ciaccia: À être revue.

M. Tardif: Allégée, en tout cas. M. le Président, pouvez-vous demander aux gens d'aller tenir des caucus dehors?

Le Président (M. Marquis): À l'ordre!

Une voix:...

M. Tardif: Non, ce sont des fonctionnaires. Donc, on ne rappelle pas le projet de loi 81, mais, par ailleurs...

M. Ciaccia: Le ministre ne veut pas que vous parliez.

M. Tardif: Non, mais allez dehors. Il y a d'autres salons.

Le Président (M. Marquis): Cela ne vise pas nécessairement les membres de la commission.

M. Ciaccia: Pourvu qu'ils aient le droit de parole, M. le Président.

Une voix: Merci de la précision.

Le Président (M. Marquis): Alors, M. le ministre, l'article 5. 1.

M. Tardif: Les articles rappelés sont essentiellement de trois ordres: D'abord, ceux relatifs à une série de définitions qui avaient été adoptées entièrement, je crois, si ma mémoire est bonne, en commission;

deuxièmement, après les définitions, il y a la question des écoles de conduite; troisièmement, les vérifications mécaniques. Il y a aussi quelques points relatifs à la signalisation et à des permissions spéciales de circuler.

Les définitions. Si ma mémoire est bonne, toutes ces définitions avaient déjà été approuvées en commission parlementaire, sauf pour la signalisation. Depuis ce temps, j'ai fait faire des signes pour reculer. On aurait pu en apporter. En a-t-on apporté, monsieur? Vous avez apporté cela, M. Michaud?

M. Saintonge: Est-ce qu'ils sont bilingues?

M. Tardif: M. Michaud prévoit tout cela. Maudit! Mes photos en couleur, à part cela!

M. Ciaccia: Ce sont des signes portatifs.

M. Tardif: Mes photos en couleur?

M. Ciaccia: Des signes portatifs, c'est bon cela.

M. Tardif: Je me souviens, je n'étais pas ministre des Transports...

M. Bissonnet: Reculer, on connaît cela.

M. Tardif: C'est cela. Le député de Mont-Royal avait sorti un grand panneau marqué "Reculez".

M. Saintonge: C'est parce que votre prédécesseur ne savait pas que cela existait.

M. Tardif: C'est sans doute parce qu'il n'avait jamais pris une bretelle en sens inverse.

M. Saintonge: C'est un bon chauffeur.

M. Tardif: Ceci dit, après avoir examiné cela, il y a deux signes qui sont utilisés. D'abord, le cercle rouge avec cette barre transversale qui indique que l'accès est interdit à toutes les catégories de véhicules. Deuxièmement, il y a ceci qui vise à rappeler à l'automobiliste qu'il circule dans la mauvaise direction. Nous avons décidé que, partout où il y a une bretelle, on prendra la ceinture et les bretelles: on mettra la flèche ainsi et celui-là, les deux.

M. Ciaccia: La flèche veut-elle dire que vous ne pouvez pas aller en haut? Il y a une flèche et il dit non. Cela veut dire que vous ne pouvez pas aller en haut. C'est pour les avions, cela?

M. Tardif: Cela veut dire que vous ne

pouvez pas circuler. D'accord? Sens interdit.

M. Ciaccia: Ah!

M. Tardif: Cela fait partie de la symbolique internationale et on met les deux. D'accord?

M. Ciaccia:... Toronto.

M. Tardif: De sorte que...

M. Ciaccia: Pour ne pas porter à confusion, quand il y a plus d'un signe pour le même...

M. Tardif: Ah non! Il y en a même qui voulaient qu'on mette aussi WWT, mais on ne l'a pas mis.

M. Ciaccia: Oui? Qu'est-ce que cela veut dire, WWT? Je n'ai jamais vu cela.

M. Tardif: Je vous l'écrirai.

M. Saintonge: Vous employez un signe avec une écriture...

M. Tardif: Un pictogramme.

M. Saintonge: Des pictogrammes, mais vous avez un signe avec des écritures. Est-ce que cela va être maintenu? Allez-vous continuer d'utiliser le signe "Reculez"?

M. Tardif: Non. Ce sont les deux pictogrammes.

M. Saintonge: Uniquement?

M. Tardif: Oui, c'est cela.

M. Saintonge: Le "Reculez" ne sera plus utilisé.

M. Tardif: Fini. C'est cela.

Mme Bacon: Me permettez-vous une question, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): Oui.

Mme Bacon: Pourquoi les deux signes à la même place?

M. Tardif: C'est-à-dire qu'on les utilise en alternance.

M. Ciaccia: Cela peut porter à confusion.

M. Tardif: Mais non!

M. Ciaccia: Pourquoi avoir deux signes pour dire la même chose? Est-ce qu'il y en a un qui est français et l'autre anglais?

M. Tardif: Il y en a un qui dit que vous n'avez pas le droit d'entrer. D'accord?

M. Ciaccia: Et l'autre?

M. Tardif: L'autre dit qu'une fois que vous êtes entré vous n'avez pas le droit de circuler là. Si vous n'avez pas frappé le premier qui dit que vous n'avez pas le droit d'entrer, le deuxième vous dit avec la flèche que vous ne devriez pas être en train de circuler là. Alors, c'est une deuxième sonnette d'alarme.

M. Bissonnet: Il y a deux "tickets" là.

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet: Deux billets.

M. Tardif: Mais, si vous avez franchi la première barrière, celle-ci en rouge, et que vous êtes passé tout droit...

Mme Bacon: Il ne pourra pas reculer beaucoup même s'il voit le deuxième signe, il est pris là.

M. Ciaccia: S'il n'est pas assez intelligent pour voir le premier, est-ce qu'il va être assez intelligent pour voir le deuxième?

M. Saintonge: S'il n'a pas compris le premier...

M. Tardif: En principe, les bretelles, on doit circuler à moins de 30 milles à l'heure là-dessus. En principe, je dis bien.

Mme Bacon: Ah oui! On "doit".

M. Saintonge: Le pictogramme que vous utilisiez où il n'y a pas de flèche, c'était le signe "N'entrez pas". C'est cela?

M. Tardif: C'est cela, c'est-à-dire le cercle rouge ici?

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Oui, c'est cela.

M. Saintonge: Il n'y aurait pas d'utilité de garder l'écriture "N'entrez pas", par exemple?

M. Tardif: Entrée interdite? On me dit que, pour plus de sûreté, en plus de la ceinture et des bretelles, on a ajouté "Entrée interdite". Donc, c'est: Entrée interdite, le rond rouge. Là, si tu veux continuer, c'est parce que tu es suicidaire.

M. Bissonnet: Ne serait-ce pas mieux de mettre juste "Entrée interdite"?

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet: "Entrée interdite", ce serait bien clair.

M. Tardif: Bien non.

M. Bissonnet: Ceux qui vont passer leurs examens pour obtenir leur permis de conduire, il y a trois signes pour la même chose. Ils sont difficiles à passer, ces examens.

M. Tardif: Il semble que les pictogrammes soient de plus en plus...

M. Bissonnet: Ce n'est pas facile, j'y suis allé et ce n'était pas facile.

M. Tardif:... reconnus.

Une voix: Tu as passé?

M. Bissonnet: J'ai passé, mais pas fort; j'ai été chanceux, j'ai passé.

M. Saintonge: M. le Président.

Le Président (**M. Marquis**): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: M. le ministre, vous allez quand même continuer d'utiliser l'écriture "Entrée interdite" en français. Est-ce qu'il n'y aurait pas utilité de l'avoir également en anglais?

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Non. Pour quelle raison?

M. Tardif: Parce qu'il n'y en avait pas. On s'en va vers la signalisation internationale et c'est le pictogramme. L'autre, on le met de façon transitoire, mais tantôt il n'y aura aucun signe ni en français, ni en anglais, ni en aucune langue. Le débat a déjà été fait sur cela.

M. Saintonge: C'est bon de savoir si on peut mourir en français ou en anglais, mais on peut mourir aussi à cause de quelqu'un qui ne comprend pas l'interprétation d'un signe. Cela peut arriver.

M. Tardif: Ne m'invitez pas à faire des commentaires que je ne veux pas faire.

M. Saintonge: Je ne veux pas vous faire faire des commentaires, c'est une question de sécurité publique, M. le ministre. Si, demain matin, par exemple, je m'en viens dans une entrée où j'ai le droit d'être, mais où quelqu'un ne peut pas entrer, et, parce que cette personne ne connaît pas la signification du signe international, du

pictogramme qui dit: N'entrez pas - cela veut dire ne pas entrer, une flèche avec un "X" ou l'autre signe, le rond avec la chose blanche à l'intérieur - la personne qui ne sait pas cela, mais qui voit "Entrée interdite" ou, en anglais, "Do not enter", ce que vous voudrez, si c'est un anglophone qui conduit ou un allophone, cela peut être un Grec, un Chinois ou n'importe qui, un touriste au Canada ou un touriste au Québec...

M. Tardif: On a déjà entendu tous ces arguments-là.

M. Saintonge: Vous avez entendu tout cela, mais je vais vous expliquer une chose. La journée, par exemple, où je m'en viens du bon côté, mais que cette personne s'en vient de l'autre côté, s'il y a un pictogramme international et qu'il n'en a pas compris le sens, mais, s'il sait lire le français ou l'anglais, ou seulement l'anglais, et qu'il a une chance de lire, il va peut-être comprendre d'arrêter. Mais la journée où il me frappera si je m'en viens de l'autre côté, ce n'est pas quand je vais être dans ma tombe qu'il sera temps de dire au gars: Tu aurais dû savoir qu'en français "Do not enter", cela veut dire "Entrée interdite". Je ne pourrai pas le lui montrer et personne non plus.

M. Tardif: J'ai des petites nouvelles: Allez donc faire un tour au Japon. Vous verrez que vous allez être drôlement perdu. Ce n'est ni en français, ni en anglais, ni rien.

M. Bissonnet: Et-ce qu'il y a une autre délégation qui part bientôt?

M. Tardif: C'est drôlement...

M. Saintonge: M. le ministre, il ne faut pas être chauvin et avoir l'esprit fermé au point de penser qu'au Québec on n'est pas en Amérique du Nord. La majorité de la population qui nous entoure est anglophone et il y a des touristes qui viennent au Québec. Ces gens ont le droit d'être informés et ils ont le droit aussi de...

M. Tardif: C'est parfaitement illisible.

M. Saintonge:... préserver leur vie et de protéger la vie des autres quand eux circulent. Dans ce sens, je regrette de le dire, mais vous êtes chauvin et vous avez un esprit fermé.

(12 h 45)

M. Tardif: Je n'ai pas utilisé d'épithètes semblables à l'endroit du député et je lui demanderais de revenir à la pertinence du débat. Je ne veux pas entrer dans ce genre de discussion.

M. Saintonge: Je peux demander la parole, M. le Président?

M. Tardif: Je n'ai pas utilisé d'épithète semblable à l'endroit du député.

M. Saintonge: Non.

M. Tardif: Je demanderais qu'il ne l'utilise pas non plus.

M. Saintonge: Je vous explique pourquoi et vous me répondez que ce n'est pas utile.

M. Tardif: Je vous dis que le débat a été fait là-dessus. Quant à moi, il est clos et j'ai fait des efforts pour remplacer le mot "Reculez" qui n'était pas évident par deux séries de pictogrammes. Pendant une certaine période de transition, je vais laisser en plus de cela "Entrée interdite". À moins d'être complètement bouchon, je ne vois pas qui ne pourrait pas comprendre "Entrée interdite", "Do not enter" et les deux pictogrammes; cela se comprend. Je m'excuse.

M. Saintonge: Je vais vous donner juste un exemple, cependant. M. le Président...

Le Président (M. Marquis): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Je sais que le débat a déjà été fait, mais je pourrais simplement vous dire qu'il y a un résident de Brossard et qu'il y a aussi un résident du comté de D'Arcy McGee qui, voilà à peu près un an et demi, sont tous les deux décédés dans un accident de la circulation parce que, justement, le chauffeur qui est entré en sens inverse dans le tunnel Ville-Marie ne comprenait pas ce que cela voulait dire. Quand il est entré là, il a frappé l'autre et il y a eu deux morts sur trois.

M. Tardif: Il s'en passe régulièrement, des accidents. Il y a des gens qui franchissent des feux rouges, M. le Président. Des feux rouges, c'est bien lisible, à moins d'être daltonien. Donc, cela ne prouve rien. Voyons donc!

Une voix: Daltonien?

M. Tardif: "Colorblind".

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 5. 1 est adopté?

Une voix: Faites-les adopter par paragraphe.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on peut les adopter par paragraphe?

M. Tardif: Mais on l'a déjà fait, non? D'accord. Bon, "agriculteur". Est-ce qu'il y a des problèmes pour l'agriculture?

M. Ciaccia: Alors, 1, adopté; 2, adopté; 3, adopté; 4, sur division; 5, adopté, 5. 5.

M. Tardif: D'accord. 5. 1 est adopté, c'est cela? Bien, monsieur. 5. 2 avait été adopté, me dit-on, les articles 63 et 64.

Le Président (M. Marquis): Vous allez trop vite.

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Attendez un peu, on va régler 5. 1. L'article 5. 1 pris globalement est adopté sur division.

M. Ciaccia: Sur division.

M. Tardif: Vous m'en avez donc bien mis!

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 5. 2.

M. Tardif: Oui, d'accord.

M. Ciaccia: Il avait déjà été adopté.

M. Tardif: Oui, l'article 5. 2 avait déjà été adopté lorsqu'on a étudié le projet de loi 81.

M. Ciaccia: On va le réadopter.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 2 est adopté. J'appelle l'article 5. 3.

M. Tardif: Je pense que la meilleure chose, M. le Président, c'est de lire l'article 5. 3: "Les articles 118 à 120 de ce code sont remplacés par les suivants...".

M. Ciaccia: M. le Président, ce sont les mêmes articles qui étaient dans le projet de loi 81.

M. Tardif: Avec de légères variantes, M. le Président, à la suite des représentations que l'association des écoles de conduite nous a faites. Cela reprend essentiellement ce qui était dans le projet de loi 81 sur la question des écoles de conduite. Si le député veut que je lui rappelle, sans entrer dans les détails, deux choses: il y a la qualification des personnes qui vont donner des cours de conduite qui est régie. Deuxièmement, il y a... Je ne sais pas pourquoi...

M. Bissonnet: Vous ne savez pas pourquoi, je ne vous le dis pas.

M. Tardif: Ah bon.

M. Bissonnet: Ce serait trop long.

M. Tardif: Ce n'est pas ce que j'ai dit qui fait rire le député.

M. Bissonnet: Non, pas du tout.

M. Tardif: Donc, il y a la qualification des personnes qui vont donner les cours de conduite. Deuxièmement, il y a le problème de ce qu'on appelle les permis d'extension. C'est un euphémisme pour parler des vendeurs itinérants, c'est-à-dire des gens qui s'en vont un peu partout. Il y a une moisson - n'est-ce pas? - avec les années, de gens qui doivent suivre des cours de conduite. Cette moisson-là, c'est celle des jeunes en herbe de 16, 17, 18 ans et elle est de 120 000 personnes par année; je ne parle pas des adultes qui, à l'occasion, doivent prendre des cours de rafraîchissement...

M. Bissonnet: Recyclage, recyclage.

M. Tardif: Je ne voulais pas le regarder pour ne pas...

M. Bissonnet: Je fais bien attention depuis.

M. Tardif: M. le Président, je ne voulais pas le regarder, je ne veux pas...

M. Bissonnet: Ne me regardez pas.

M. Tardif: Je dis qu'il y a 120 000 nouveaux conducteurs annuellement qui doivent suivre des cours de conduite. Comme la loi en fait une obligation, il faut qu'il y ait des écoles un peu partout. Or, on comprendra que, si des vendeurs itinérants arrivent en province et offrent, quelquefois même à rabais, et des cours et des certificats de conduite, il n'est pas facile de les rejoindre parce que ces gens-là n'ont pas feu et lieu dans la place, ils viennent écremer le marché et disparaissent. Il y a donc le problème des itinérants ou des permis d'extension.

Il y a aussi le problème des commissions scolaires. Il y a présentement 17 commissions scolaires qui offrent des cours de conduite. Nous gelons cette situation et nous ne permettons pas, sauf à de très rares exceptions, aux commissions scolaires d'aller plus loin. Pourquoi? Deux raisons. D'abord, les parents s'opposent fortement à l'extension des cours de conduite dans les écoles, parce que les enfants viennent voir les parents et disent: J'ai besoin de 200 \$ ou de 250 \$ pour suivre des cours de conduite. Tout le monde les suit et moi aussi. Suis-les donc.

M. Ciaccia: Pire que cela parce

qu'après ils veulent avoir...

M. Tardif: Oui, j'y arrivais.

M. Ciaccia:... un permis, ils veulent avoir une auto.

M. Tardif: Cela commence d'abord par: Donne-moi 200 \$ pour prendre le cours de conduite; après cela, à supposer qu'il ait suivi le cours: Maintenant, signez pour mon permis également.

M. Bissonnet: Il n'y a pas de taxe de vente là-dessus.

M. Tardif: Non. Il m'a fait perdre le fil. En tout cas.

M. Ciaccia:...

M. Tardif: Deux séries de pression sur les parents, et les commissions scolaires, le ministère de l'Éducation, tout le monde est d'accord pour dire: À la limite, faisons en sorte que, là où il y en a, on puisse continuer de les offrir, mais après cela qu'il n'y en ait plus. Essentiellement, c'est ce qu'on dit ici. Y a-t-il, par rapport au projet de loi 81, madame, des choses que vous avez jugé opportun d'insérer? C'est tout? D'accord.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Seulement une question, M. le Président. Quand on a discuté de cela dans le projet de loi 81, sur les écoles de conduite, sur la qualification des personnes qui vont donner un cours, il y avait le problème de l'âge. Quelqu'un ne pouvait pas donner de cours de conduite à moins d'avoir tel âge. Je ne me souviens pas si c'est 21 ou 25 ans. On avait fait des représentations à la suite de demandes que nous avions eues de mon confrère de Gatineau, on avait parlé de la possibilité d'abaisser l'âge permis. C'est peut-être un règlement, je ne me souviens pas. Mon confrère de Gatineau avait fait une intervention en Chambre spécifiquement là-dessus, sur le projet de loi 81.

M. Ciaccia: Le règlement mentionne qu'on doit être plus vieux que l'âge pour obtenir le permis.

M. Saintonge: La question avait été posée, à savoir que deux personnes de 20 ans qui étaient prêtes à aller dans une école de conduite en avaient été empêchées à cause de cela.

M. Tardif: Non, voici... Est-ce adopté? Est-ce en vigueur?

Une voix: C'est un règlement, c'est le projet de règlement.

M. Tardif: C'est le projet de règlement. Vous voulez dire que non seulement on a la loi, mais que le projet de règlement était prêt. Vous étiez prêt.

Une voix: Presque.

M. Ciaccia: Vous venez d'apprendre cela.

M. Tardif: Le règlement ne prévoit aucune restriction d'âge. Je lis ici: Le requérant d'un permis de moniteur doit satisfaire aux conditions suivantes: 1° être titulaire d'un permis de conduire du Québec valide de la classe correspondant à la classe de permis demandé; 2° détenir depuis au moins trois ans un permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule correspondant à la classe du permis demandé; 3° être titulaire d'un diplôme de fin d'études secondaires ou d'un équivalent reconnu du ministère de l'Éducation; 4° avoir suivi avec succès un programme de formation professionnelle reconnu par le ministère de l'Éducation relatif à l'enseignement de la conduite d'un véhicule routier de la classe correspondante à la classe de permis demandé; 5° fournir un rapport médical démontrant ses capacités physiques à conduire un véhicule correspondant à la classe du permis demandé; 6° payer les droits prévus pour la délivrance dudit permis; 7° avoir réussi les examens de qualification écrits préparés par la régie.

M. Ciaccia: Faire ses devoirs.

M. Saintonge: L'obtention d'un permis étant à l'âge minimum de seize ans, donc, cela veut dire que cela prend au moins 19 ans pour être... D'accord. La restriction m'apparaît bonne. Antérieurement, je pense que c'était 21 ans ou plus, je ne me souviens pas exactement.

M. Tardif: D'accord, c'est cela.

M. Saintonge: Je vous remercie.

M. Tardif: D'accord, je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 5. 3 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Avant d'entreprendre un autre article, il presque 13 heures. Il serait bon de suspendre.

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Marquis): Sur ce, la séance est suspendue jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

M. Bissonnet: Dans la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine, cependant.

Le Président (M. Marquis): Vous avez raison.

M. Bissonnet: Informez nos gens avant qu'ils...

Le Président (M. Marquis): Ce soir, je crois que nous revenons de nouveau ici...

M. Bissonnet: Ah bon!

Le Président (M. Marquis):... mais, cet après-midi, nous revenons à la salle...

M. Bissonnet: Salle 91.

M. Saintonge: Est-ce que le mandat de 54 continue?

M. Ciaccia: Cet après-midi, c'est encore 54.

M. Saintonge: Parce qu'hier vous nous aviez dit que le maire de Boucherville voulait vous parler en commission.

M. Tardif: Je pensais puisque... Les gens vont être ici, mais ils le seront pour la soirée.

Le Président (M. Marquis): La séance est officiellement suspendue jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 57)

(Reprise à 15 h 13)

Le Président (M. Marquis): À l'ordre! La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude article par article du projet de loi 54, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. Nous en étions à l'article 5. 4. M. le ministre.

M. Tardif: Voilà, M. le Président. L'article 5. 4 est une reprise exacte de ce qu'il y avait dans le projet de loi 81.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 4 est adopté. J'appelle l'article 5. 5.

M. Tardif: C'est la même chose, cela reprend le projet de loi 81. Cela a trait aux pénalités pour celui qui donne de faux renseignements pour obtenir un permis. C'est repris mot à mot du projet de loi 81.

M. Ciaccia: Avait-il été adopté?

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Ce n'est pas celui-là.

Une voix: Mais on était d'accord.

M. Ciaccia: On était d'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 5 est adopté. J'appelle l'article 5. 6.

M. Tardif: On me dit que tous les articles de 5. 5 avaient été adoptés!

M. Ciaccia: Faites attention à ce que vous dites.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le ministre, pourriez-vous, à titre d'information, nous indiquer combien il y a d'écoles de conduite actuellement au Québec?

M. Tardif: 180... 178.

M. Bissonnet: 180, ce n'était pas si mal, il en manquait deux. Merci. Vous avez très bien répondu.

Le Président (M. Marquis): Nous sommes toujours à l'article 5. 6. M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Vous avez mentionné, M. le ministre, que vous avez gelé le nombre d'écoles de conduite qui existent au secondaire. Vous ne donnerez plus de permis pour ces écoles.

M. Tardif: Pour les commissions scolaires.

M. Ciaccia: Pour les commissions scolaires.

M. Tardif: C'est cela, celles qui sont gérées par les commissions scolaires.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez envisagé de leur enlever celles qui existent?

M. Tardif: Non. Celles qui ont un droit acquis le conservent. Il est même possible que, étant donné que c'est une obligation de suivre un cours de conduite, dans une région éloignée où il n'y aurait pas d'école de

conduite, on permette à une commission scolaire d'en avoir.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: D'accord?

Le Président (M. Marquis): Alors, est-ce que l'article 5. 6 est adopté?

M. Ciaccia: L'article 5. 6 est adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 5. 7.

M. Tardif: Il s'agit de dispositions de pouvoir réglementaire relié aux véhicules adaptés pour personnes handicapées: "... reconnaître un véhicule routier comme véhicule d'urgence ou un véhicule routier à trois roues destiné au transport de personnes handicapées comme cyclomoteur; ". Alors, c'est le pouvoir réglementaire de la régie pour donner effet aux définitions qu'on a introduites précédemment, n'est-ce pas?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 7 est adopté. J'appelle l'article 5. 8.

M. Tardif: L'article 169 du code est modifié pour tenir compte du nouvel article 124. 1 qui permet à la régie de suspendre, pour une période additionnelle, le permis d'école ou d'enseignement d'un titulaire qui continue d'exploiter une école ou d'enseigner alors que son permis fait l'objet d'une suspension. Donc, par concordance, il nous faut modifier l'article 169 du code.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 8 est adopté. J'appelle l'article 5. 9.

M. Ciaccia: C'est la même chose, c'est un article de concordance.

M. Tardif: C'est cela. C'est la même chose, une concordance avec ce qu'on a fait.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 9 est adopté. J'appelle l'article 5. 10.

M. Tardif: L'article 5. 10 est un article qui permet à la régie de nommer des mandataires pour la vérification mécanique. Cet article était prévu dans le projet de loi 81. Je dois vous dire que les gens qui font consciencieusement du transport, que ce soient les camionneurs, que ce soient les gens de l'APAQ qui sont ici, sont désireux que les centres de vérification mécanique se

multiplient sur le territoire. Donc, ils ne demandent pas mieux que, justement, on puisse avoir de tels centres, si bien que cette possibilité pour la régie de nommer des mandataires agréés afin de procéder aux vérifications mécaniques est souhaitée par le milieu.

M. Ciaccia: Cela peut...

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Cela peut être des garages privés...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: ... des endroits...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Mais cela donne... C'est un pouvoir habilitant à la régie.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Mais, encore, est-ce qu'il y a obligation de faire la vérification mécanique?

M. Tardif: La loi oblige présentement un certain nombre de véhicules à être vérifiés obligatoirement, dont les véhicules de police, d'ambulance, d'urgence, les autobus, ceux des écoles de conduite. La vérification mécanique est obligatoire dans les cas suivants prévus par règlement: véhicule utilisé pour les écoles de conduite; véhicule mis au rancart et que l'on désire immatriculer à nouveau; véhicule qui n'a pas été immatriculé pour une année donnée et que l'on désire par la suite immatriculer à nouveau; véhicule immatriculé P non destiné à circuler sur un chemin public pour lequel on désire obtenir une autre immatriculation; véhicule usagé provenant de l'extérieur du Québec; autobus d'écoliers, public et privé, lors de cession de droits de propriété; véhicule construit par une personne non spécialiste dans ce domaine. Il y a: inspection des taxis tous les six mois - les taxis, c'est six mois - règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers; vérification mécanique des véhicules automobiles affectés au transport d'écoliers à la demande de la régie - ce n'est pas la même chose? - les règlements d'application de la Loi sur la protection de la santé publique et obligation de soumettre également les ambulances à la vérification.

Cette liste peut, évidemment, être allongée et, que je sache, le pouvoir habilitant à cet égard n'est pas...

Une voix: C'est-à-dire que le pouvoir précède...

M. Tardif: D'accord, mais le règlement peut s'appliquer à n'importe quoi. On pourrait dire, demain matin: Toutes les voitures depuis dix ans, par exemple. Oui ou non? Est-ce que la loi habilite à faire cela?

Une voix: La loi nous permet simplement de se rapporter aux vérifications obligatoires que vous avez mentionnées précédemment.

M. Tardif: Ce n'est pas ça, ma question. Est-ce que la loi me permet, demain matin, de dire: Toutes les "minounes" depuis dix ans...

Une voix: Oui.

M. Tardif: Bon, c'est ça que je voulais savoir.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 5. 10 est adopté?

M. Ciaccia: Un instant, M. le Président. Là, il y a une obligation de vérifier dans ces cas-là.

M. Tardif: De procéder à une inspection dans tous ces cas.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a un délai? Est-ce que c'est périodique?

M. Tardif: Dans le cas des taxis, c'est tous les six mois, par exemple. Dans le cas des véhicules d'écoliers, quelle est la périodicité, madame?

Une voix: C'est dans le règlement.

M. Ciaccia: Le règlement prévoit une période...

M. Tardif: Il y a une périodicité pour certains véhicules. Par exemple, taxis, six mois; autobus, un an.

M. Ciaccia: Maintenant, à l'article 260. 1, vous donnez à la régie une compétence pour effectuer la vérification de tous les véhicules, pas seulement les véhicules que vous venez d'énumérer. C'est un pouvoir général pour tous les genres de véhicules.

M. Tardif: Il faut penser aussi que, lorsque la Sûreté...

M. Ciaccia: Ma question, c'est: Est-ce que c'est applicable?

M. Tardif: Oui, à tout véhicule.

M. Ciaccia: Théoriquement, c'est applicable, la régie pourrait dire: J'ai le

pouvoir...

M. Tardif: Pas seulement théoriquement. C'est ce que j'allais expliquer au député.

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: Imaginons que la Sûreté du Québec retire votre véhicule de la route parce que les freins sont défectueux. Vous allez les faire réparer. Ils peuvent vous envoyer au centre d'inspection de la régie.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas prévu une inspection périodique de tous les véhicules ou de catégories de véhicule, quand les véhicules sont transférés...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... quand ils sont vendus, les véhicules usagés, ce n'est pas prévu pour le moment.

M. Tardif: Non. Pour le moment, nous donnons à la régie le pouvoir de nommer des mandataires, de sorte que, à partir de ces deux postes de vérification qu'elle a, un à Montréal, un à Québec, va se développer un réseau d'endroits; après quoi, on pourrait facilement augmenter le nombre de véhicules qui devraient aller à ces centres de vérification. On pense que la façon de commencer, c'est d'abord d'ouvrir des centres privés, non pas des centres gouvernementaux,

M. Ciaccia: De quelle façon le choix se fera-t-il pour ces centres privés?

M. Tardif: J'imagine qu'il y a un certain nombre de conditions: qualification, lieux, garage, emplacement, équipement, personnel qualifié etc., et tous les endroits qui répondront à ces critères pourront, j'imagine, par appels d'offres ou autrement...

M. Bissonnet: Il y aura des avis publics pour informer la population qu'elle peut soumissionner pour pouvoir réparer ou inspecter les véhicules, les automobiles qui seraient nécessairement voués à...

M. Tardif: Est-ce qu'on a arrêté la procédure... On me dit qu'en Ontario il y a 10 500 postes qui sont accrédités.

M. Ciaccia: Il y a des vérifications obligatoires dans plus de cas qu'ici, en Ontario.

M. Tardif: Possiblement. Ce que je veux signaler, quand le député demandait... L'idée, c'est d'en avoir au maximum.

M. Bissonnet: Est-ce qu'il y a un tarif

qui est fixé, j'imagine que la régie paie... Est-ce que c'est l'utilisateur...

M. Tardif: Non, la régie ne paiera rien.

M. Bissonnet: C'est l'utilisateur qui paie.

M. Tardif: C'est ça.

M. Bissonnet: Est-ce qu'il y a un tarif fixé, est-ce qu'on est rendu là pour le moment?

M. Tardif: C'est un tarif, j'imagine, à partir du moment où les garagistes pourront vous donner un certificat. Disons: Est-ce que la voiture est sécuritaire? Quels sont les points à vérifier pour être sécuritaire? Ce sont les freins, la suspension, les pneus, c'est le système d'éclairage. Et, lorsque cela est vérifié, cela peut se faire relativement rapidement. Je pense qu'on calcule qu'une vérification sur une voiture ordinaire, c'est quinze minutes, mettons. Il peut y avoir une tarification d'établie. Tout citoyen, à ce moment, pourra de sa propre initiative amener sa voiture, payer ce que cela coûte - je ne sais pas moi, un montant X - pour se faire dire que la voiture est sécuritaire et avoir le collant.

M. Bissonnet: C'est un tarif régulier dans chaque garage.

M. Tardif: Pour l'instant, c'est la possibilité d'établir ce réseau de mandataires accrédités. D'accord?

M. Bissonnet: D'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 10 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 5. 11.

M. Ciaccia: Cela doit être un article de concordance.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 11, adopté. J'appelle l'article 5. 12.

M. Tardif: C'est le pouvoir réglementaire qui accompagne cet article qu'on vient de voir tantôt pour délivrer les... C'est ça: "déterminer les catégories ou les sous-catégories de véhicules routiers pour lesquelles la régie peut nommer des personnes pour effectuer, pour son compte, la vérification mécanique..."

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 12 est adopté. J'appelle l'article 5. 13.

M. Tardif: Il s'agit d'un article qui vient préciser le droit actuel qui dit que nul ne peut, à l'exception de la personne responsable de l'entretien, installer ou faire installer une signalisation sur un chemin public. En réalité, l'article proposé va plus loin et donne le pouvoir au responsable de l'entretien de faire enlever toute signalisation illégalement installée. C'est nouveau.

Le Président (M. Marquis): Article 5. 13, adopté. J'appelle l'article 5. 14.

M. Tardif: C'est un complément de ce qu'on vient de voir tantôt quant aux articles sur la signalisation.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de problème avec 5. 14. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 14 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 5. 15.

M. Ciaccia: C'est juste une clarification du pouvoir d'installer, d'enlever, d'exiger une certaine norme, etc., pour la signalisation.

M. Tardif: D'accord. Par exemple, voyez-vous, dans le droit actuel on disait que le ministère devait envoyer un avis de 48 heures à quelqu'un pour lui dire d'enlever une affiche qui ne devait pas être là. C'est ça. On a dit: On va l'enlever.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 15 est adopté. J'appelle donc l'article 5. 16. (15 h 30)

M. Tardif: Ceci a trait aux affiches posées... Excusez-moi. Où en est-on rendu? 5. 16, excusez-moi. C'est quoi, ça? Dans le projet de loi 81, il y avait également cet article que l'on retrouve, quant à la permission d'émettre des permis spéciaux de circuler pour un véhicule ou un ensemble de véhicules routiers, lorsque le requérant ne peut satisfaire aux exigences d'un règlement adopté en vertu des paragraphes 7^o ou 9^o de l'article 478, sur les poids et charges, et les dimensions. C'est le règlement sur les poids et charges et les dimensions.

À l'heure actuelle, si l'on veut transporter un poids ou une charge excédentaire, il faut un camion en avant et

un camion en arrière et détenir un permis spécial. Ceci ne peut s'appliquer que s'il s'agit d'une charge indivisible, par exemple, une maison ou deux moitiés d'une maison. Aussitôt qu'il s'agit d'une charge divisible, cela ne peut pas s'appliquer. On pense qu'il s'agit là de restriction induite et que le pouvoir...

Présentement, je dois vous dire que j'ai une requête de General Motors, à Sainte-Thérèse, pour permettre à un sous-traitant, à Saint-Jérôme, en vertu des systèmes de fabrication et de livraison "just in time" - au lieu de maintenir des inventaires sur place, GM va donner à des sous-traitants la fabrication de pièces - de pouvoir transporter ces pièces d'un point A à un point B, par l'autoroute des Laurentides, par exemple. Or, il se peut donc - et ce serait souhaitable que, pour des routes précises, à des fins précises, on puisse avoir ce pouvoir de permettre l'émission de ces permis spéciaux. C'est la raison pour laquelle il semble que l'article actuel soit trop limitatif à cet égard.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 5. 16 est adopté. J'appelle l'article 5. 17.

M. Tardif: Ceci résulte de problèmes rencontrés quant à la reconnaissance des permis de conduire des Québécois qui vont à l'étranger et l'inverse. Pardon! Vous n'avez pas cela? Je pense que c'était dans le projet de loi 81. Je m'excuse, voulez-vous donner le papillon à madame?

En fait, je vais donner une explication à M. le député de Mont-Royal. On dit que le règlement n'est pas soumis aux exigences du premier alinéa de l'article 563, c'est-à-dire qu'on n'est pas soumis à l'obligation de prépublier pendant 30 jours; c'est ce que cela veut dire. Si cela résulte d'une entente avec un autre pays, cela s'applique à partir du moment de la signature de l'entente. 11 n'y a pas ces délais de prépublication qui entrent en ligne de compte. C'est tout.

M. Ciaccia: Est-ce que cela enlève des droits à quelqu'un qui aurait lu, par exemple, l'avis de prépublication à la **Gazette officielle** et qui aurait pu faire des représentations au ministre durant ce délai?

M. Tardif: Si, par exemple, on décide d'accorder à un citoyen venant d'Italie un droit de conduire ici, que l'inverse est convenu en Italie et disons que cela résulte d'un protocole d'entente international entre l'Italie et le Québec, on ne voit pas ce que la prépublication à la **Gazette officielle** viendrait donner; on a déjà signé un accord.

M. Ciaccia: Je pensais que c'étaient, par exemple, des règlements qui apportaient...

M. Tardif: Cela concerne les non-résidents.

M. Ciaccia: Les non-résidents.

M. Tardif: D'accord?

M. Bissonnet: À cet effet, est-ce que vous avez actuellement des accords avec certains pays en ce qui a trait au transfert des permis de conducteur d'automobile?

M. Tardif: Des transferts? Non.

M. Bissonnet: Par exemple, quelqu'un qui vient de la République Dominicaine et qui a son permis de conducteur, ici, il faut absolument qu'il repasse les examens. À la suite de l'exemple que vous donniez, je me demandais s'il y a déjà des cas...

M. Tardif: Non.

M. Bissonnet:... qu'on pourrait...

M. Tardif: Cela s'applique pour le temps et pour la période pour lesquels le visiteur étranger peut conduire ici avec son permis de son pays d'origine.

M. Bissonnet: D'accord.

M. Tardif: D'accord. Mais, il y a des endroits où il ne pouvait pas conduire à moins d'entente même avec son permis de son pays d'origine. On parle du visiteur.

M. Bissonnet: Autrement dit, un visiteur qui vient ici, s'il n'y a pas une entente, à ce moment-là, il ne pourrait pas conduire avec son permis de conducteur de son pays.

M. Tardif: Techniquement non. Pour des gens venant ici ou même des Québécois à l'étranger, il vaut peut-être mieux s'assurer avant s'il y a une entente de réciprocité parce qu'il pourrait... Ou bien, il pourrait se faire demander ce qu'on appelle la carte grise, en Europe, par exemple.

M. Bissonnet: Le permis international, c'est cela.

M. Tardif: C'est cela, le permis de conduire international.

M. Bissonnet: Merci.

M. Tardif: Pardon? Oui, on peut en obtenir ici du Club automobile.

Une voix: Le Club automobile?

M. Tardif: Oui. Pardon?

Le Président (M. Marquis): L'article 5. 17 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Code municipal

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 6.

M. Ciaccia: Ici, je présume, M. le ministre, que vous faites les mêmes changements...

M. Tardif: C'est exactement la même chose, sauf que, cette fois, c'est le Code municipal qui est amendé au lieu de la Loi sur les cités et villes.

M. Ciaccia: Cela va aller vite. L'article 6?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 6 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 6 est adopté. J'appelle l'article 7 et il y a probablement un papillon. Un ou plusieurs.

M. Tardif: C'est cela. C'est exactement la même chose qu'on a faite dans l'article 2 ce matin. Est-ce qu'ils ont été corrigés? L'article 527 est correct? L'article 527 est correct.

M. Ciaccia: L'article 527 est adopté.

Le Président (M. Marquis): Alors, l'amendement à l'article 527 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 527, non...

Une voix: L'article 528...

Le Président (M. Marquis): Ah!

M. Tardif: L'article 527 est adopté. 11 n'y a pas d'amendement tel quel. L'article 527 est introduit par l'article 7. D'accord?

Le Président (M. Marquis): Alors, l'article 527 introduit par l'article 7 est adopté tel qu'amendé.

M. Ciaccia: Attendez, attendez. J'ai un amendement ici. Peut-être que... Non...

M. Tardif: C'est à l'article 528 que vous en avez un.

Une voix: Non. On en a un à l'article 527 et un à l'article 528 pour mettre l'organisation...

M. Ciaccia: J'ai l'amendement à l'article 527.

Une voix: Le premier alinéa?

M. Ciaccia: Lorsque la corporation organise pour la première fois...

M. Tardif: Monsieur...

M. Ciaccia:... un service de transport en commun.

M. Tardif: À l'article 527. Vous avez raison. Je m'excuse. Or, est-ce que vous l'avez, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): On vient de l'adopter. Est-ce que...

M. Tardif: Ah boni D'accord.

Le Président (M. Marquis):... vous voulez y revenir?

M. Tardif: Je ne veux pas relire cela. C'est la même chose que ce matin.

Le Président (M. Marquis): Non, alors, je répète: L'amendement à l'article 527 a été adopté...

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Marquis):... et je pose la question: Est-ce que l'article 527 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 528 tel qu'introduit par l'article 7 toujours.

M. Tardif: C'est à l'article 528 qu'on devait changer les "peut" par des "doit".

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Marquis): Les corrections sont pour remplacer les "peut" par "doit" ou quoi?

M. Ciaccia: C'est un peu plus compliqué que cela.

M. Tardif: Il y avait plus que cela.

Le Président (M. Marquis): Oui. Nous n'avons pas, je pense, le texte final.

M. Ciaccia: Voulez-vous que je lise

l'amendement?

M. Tardif: Peut-être qu'on pourrait demander au député de Mont-Royal de nous lire l'amendement.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: L'alinéa 2 va se lire comme suit: "Elle doit, dans les 30 jours de l'ouverture des soumissions, négocier de nouveau avec le titulaire de permis après en avoir avisé par écrit tous les soumissionnaires et conclure avec celui-ci le contrat s'il accepte de l'exécuter au prix de la soumission la plus basse ou à un prix inférieur".

M. Tardif: D'accord. Adopté.

M. Ciaccia: Cela remplace le deuxième alinéa.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Les premier et troisième alinéas demeurent.

M. Tardif: Voilà!

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 528 est-il adopté...

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Tel que lu par M. le député de Mont-Royal?

M. Ciaccia: Je pense que je devrais lire le premier et le troisième alinéa. Le premier alinéa va se lire comme suit: "À défaut d'entente avec le titulaire de permis dans les 90 jours qui suivent la remise du cahier des charges, la corporation peut demander des soumissions."

Le deuxième alinéa va se lire tel que je vous l'ai mentionné tantôt et le troisième alinéa va se lire comme suit: "Aucune modification ne peut être apportée au cahier des charges pour cette demande de soumissions ou pour cette négociation."

Le Président (M. Marquis): C'est très bien.

M. Tardif: Excellent.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-

ce que l'article 528 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 7 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.
Article 8?

M. Tardif: C'est de la concordance avec l'article 3 de ce matin, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 8 est adopté.
Article 9?

M. Tardif: C'est de la concordance avec l'article 3. 1. Il n'y a pas de papillon.

Le Président (M. Marquis): Un instant!

M. Tardif: Je m'excuse. Article 8. 1.

Le Président (M. Marquis): Avant d'aller à l'article 9, il y a un nouvel article 8. 1.
Article 8. 1?

M. Tardif: L'article 8. 1 est de concordance avec l'article 3. 1 de ce matin. C'est la même chose, mot, à mot.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 8. 1 est adopté.
Article 9?

M. Tardif: C'est de concordance avec l'article 4 de ce matin, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 9 est adopté.
Article 10?

M. Tardif: C'est de la concordance avec l'article 5.

M. Bissonnet: Il y a un amendement à l'article.

M. Tardif: On me dit que ce n'est pas pour l'article 535. 1, mais pour les suivants.

M. Bissonnet: Je suggère, M. le Président, d'adopter l'article 535. 1 et, après cela, de passer à l'amendement.

M. Tardif: On pourrait appeler l'article 535. 1 introduit par l'article 10.

Le Président (M. Marquis): Oui, c'est cela. Nous allons procéder à l'adoption de l'article 10 par étapes à chacun des paragraphes.

J'appelle l'article 535. 1 introduit par l'article 10?

Est-ce qu'il est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.
Article 535. 2? Il y a un papillon.

M. Tardif: Il y a un papillon. Le texte est amendé, M. le Président. Il est proposé de: 1° Remplacer le deuxième alinéa de l'article 535. 2 du Code municipal du Québec, édicté par l'article 10 de ce projet de loi, par le suivant: "Le présent article ne s'applique pas dans les cas de suppression ou de réduction de service ou de mise en place d'un nouveau service qui ne vient pas en concurrence avec le service de transport en commun organisé par la corporation, la corporation mandatée ou la régie intermunicipale. " C'est exactement le mot à mot de ce qu'on a dit ce matin à l'article 5. (15 h 45)

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article...

M. Tardif: L'article 535. 2...

Le Président (M. Marquis):... 535. 2 est...

M. Tardif:...introduit par l'article...

Le Président (M. Marquis):... adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 535. 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.
J'appelle l'article 535. 3.

M. Tardif: Encore là, c'est le mot à mot...

M. Ciaccia: C'est la même chose.

M. Tardif:... de l'article 5 de ce matin.

M. Ciaccia: Adopté.

Une voix: Il est biffé.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 535. 3 est adopté. En conséquence, l'article 535. 3 est retiré.

M. Dissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 535. 4.

M. Tardif: Alors, c'est de concordance avec l'article 5 de ce matin, M. le Président. Il est proposé de remplacer l'article 535. 4 du Code municipal du Québec, édicté par l'article 10, par le suivant: "535. 3 Aux fins de l'article 535. 2, le service vise les parcours, la fréquence et l'honoraire des voyages." C'est le mot à mot, encore une fois, de ce matin, mais pour le Code municipal.

M. Ciaccia: Adopté.

Une voix: Il faut renuméroter.

Une voix: C'est fait.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 535. 4 est adopté. Est-ce que l'article 535. 4, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 10, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Ciaccia: Nous accueillons le député de Hull. Nous souhaitons la bienvenue au député de Hull, qui se joint à nous, M. le Président.

M. Rocheleau: M. le ministre, mes collègues, il me fait plaisir, M. le Président...

M. Ciaccia: Non, non, je n'ai pas demandé un discours.

M. Rocheleau: D'accord, parfait. Je garde mon sourire continu.

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 11.

M. Ciaccia: Il ne faut pas ambitionner.

M. Tardif: C'est de concordance avec ce qu'on a fait pour la Loi sur les cités et villes, ce matin; au lieu de parler de "permis de transport en commun", on parle du "titulaire de permis de transport par autobus".

M. Ciaccia: Ce sont encore les mêmes changements.

M. Tardif: C'est toujours...

M. Ciaccia: C'est la loi sur les CIT.

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

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 12.

M. Tardif: C'est le pendant de ce matin également, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 12 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 13.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 13 est adopté. J'appelle l'article 14.

M. Tardif: Un autre article de concordance avec les articles 4 et 9 qui ont été adoptés.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 14 est adopté. J'appelle l'article 15.

M. Tardif: Le mot à mot, encore une fois, de ce qu'on a adopté ce matin aux articles 2 et 7.

Le Président (M. Marquis): J'ai un...

M. Ciaccia: Il y a un amendement.

M. Tardif: Je m'excuse.

Le Président (M. Marquis): On a des amendements, M. le ministre.

M. Tardif: Je lis, M. le Président, l'article 12. 1.

Le Président (M. Marquis): Oui, l'article 12. 1.

M. Tardif: Il est proposé de - c'est tout l'article qui est modifié, n'est-ce pas? - de remplacer l'article 12. 1 par le suivant: "12. 1: Lorsque le conseil organise pour la première fois un service de transport en commun et qu'un titulaire de permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par règlement du gouvernement opère sur son territoire, il doit d'abord remettre son cahier des charges pour le service de transport en commun projeté à ce titulaire de permis." C'est seulement le premier alinéa qui est modifié. Le reste de l'article suit. Les deux derniers alinéas de l'article 12. 1 demeurent. Cela va, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): Ça va. Est-ce que l'amendement à l'article 12. 1 introduit par l'article 15 est adopté?

M. Tardif: Au premier alinéa de l'article 12. 1.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 12. 1 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Tardif: Si vous me permettez deux minutes, M. le Président, on a... On va demander, en attendant, au député de Mont-Royal de sortir le même papillon qu'il nous a lu tout à l'heure. Pour l'article 12. 2, on va avoir besoin du même papillon que celui de tout à l'heure.

M. Ciaccia: Ah oui?

M. Tardif: Excusez-moi, on va revenir à l'article 12. 1, pour l'instant. J'ai lu le mauvais article 12. 1 tantôt. Mais, est-ce que vous avez le bon?

"Lorsque le conseil organise pour la première fois un service de transport en commun qui vient en concurrence avec celui que fournit...

Des voix: Oui.

M. Tardif: C'est celui-là que vous avez?

M. Ciaccia: Nous avons le bon.

M. Tardif: J'avais ici une vieille version qui ne parlait pas de la notion de concurrence, excusez-moi.

M. Ciaccia: Nous avons la bonne version.

M. Tardif: Vous avez la bonne version. Vous êtes bien chanceux.

Le Président (M. Marquis): Donc, ce qu'on a adopté est correct.

M. Tardif: Bien non! Je dois m'assurer, M. le Président.

M. Ciaccia: Le ministre retire son amendement.

M. Tardif: Pourquoi me donnez-vous des vieilles versions?

M. Ciaccia: C'est cela, engueule tes fonctionnaires! C'est leur job! Fâchez-vous! "Law and order", là, hein!

M. Tardif: Est-ce que vous voulez que j'en fasse la lecture, M. le Président? Vous pourriez suivre sur l'autre texte et on verra.

M. Ciaccia: Voulez-vous que je vous lise la bonne version, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): M. le ministre, voulez-vous relire? Je pense que c'est correct, mais, par acquit de conscience...

M. Tardif: Je vous ai donné ma copie! Bon! Alors, voici, M. le Président: 11 est proposé de remplacer le premier alinéa de l'article 12. 1 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, édicté par l'article 15 de ce projet, par le suivant: "12. 1 Lorsque le conseil organise pour la première fois un service de transport en commun qui vient en concurrence avec celui que fournit un titulaire de permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par règlement du gouvernement, il doit d'abord remettre son cahier des charges pour le service de transport en commun projeté à ce titulaire de permis."

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): C'est très bien. C'est correct. C'est ce qui avait

d'ailleurs été adopté. J'appelle l'article 12. 2.

M. Tardif: L'article 12. 2 est exactement ce que nous avons adopté à deux reprises déjà. Est-il nécessaire que j'en fasse la lecture?

M. Ciaccia: Pour nous assurer que vous avez la bonne version!

M. Tardif: Très bien. Je vais lire: Il est proposé de remplacer l'article 12. 2 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, édicté par l'article 15 de ce projet, par le suivant: "12. 2 À défaut d'entente avec le titulaire de permis dans les 90 jours qui suivent la remise du cahier des charges, le conseil peut demander des soumissions.

"Il doit, dans les 30 jours de l'ouverture des soumissions, négocier de nouveau avec le titulaire de permis après en avoir avisé par écrit tous les soumissionnaires et conclure avec celui-ci le contrat s'il accepte de l'exécuter au prix de la soumission la plus basse ou à un prix inférieur.

"Aucune modification ne peut être apportée au cahier des charges pour cette demande de soumissions ou pour cette négociation."

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que vous avez un texte?

M. Tardif: Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 12. 2 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 12. 2 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 15, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 16.

M. Tardif: M. le Président, l'article 16 touche les conseils dont le territoire est totalement compris dans le territoire d'un autre conseil et fait en sorte qu'ils ne peuvent assurer une liaison avec un point situé à l'extérieur de ce territoire, sans autorisation préalable de cet autre conseil.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que

l'article 16 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 17.

M. Tardif: Concordance avec celui qu'on vient d'adopter. C'est pour éviter de doubler, encore une fois.

Le Président (M. Marquis): L'article 17 est adopté. J'appelle l'article 18. M. le ministre, il y a un papillon, je pense.

M. Tardif: Il n'y en a pas à l'article 33. 1, M. le Président. Il y en a pour les autres.

Le Président (M. Marquis): Excusez-moi, c'en est un autre avec deux...

M. Tardif: Avec deux parties.

Le Président (M. Marquis): Nous passons à l'article 33. 1 introduit par l'article 18. Est-ce que l'article 33. 1 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 33. 2 introduit par l'article 18. C'est là qu'il y aurait un amendement.

M. Tardif: Il est donc proposé de remplacer le deuxième alinéa de l'article 33. 2 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, édicté par l'article 18 de ce projet de loi, par le suivant: "Le présent article ne s'applique pas dans les cas de suppression ou de réduction de service ou de mise en place d'un nouveau service qui vient en concurrence avec le service du transport en commun organisé par le conseil." Incidemment, M. le Président, cet article est de concordance avec les articles 5 et 10 qu'on a déjà adoptés.

Le Président (M. Marquis): M. le ministre, est-ce que c'est "la mise en place d'un nouveau service qui vient en concurrence" ou qui ne vient pas?

M. Tardif: "Qui ne vient pas".

Le Président (M. Marquis): "Qui ne vient pas". C'est clair.

M. Tardif: Est-ce que j'ai dit "qui vient"?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Marquis): Cet amendement est adopté. L'article 33. 2, tel

qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: Adopté. L'article 18, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: Adopté. J'appelle l'article 19.

M. Tardif: Cet article fait en sorte que les ententes intermunicipales soient régies par la loi concernant les ententes intermunicipales en matière de transport plutôt qu'en vertu de la Loi sur les cités et villes. Il pouvait y avoir des ententes conclues en vertu de l'une ou l'autre loi. Maintenant, elles sont regroupées en vertu des ententes intermunicipales en matière de transport.

M. Bissonnet: C'est après l'article 19, ce dont vous venez de parler? L'article 19 doit commencer avant.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 19, c'est simplement ce qui vient d'être lu. Est-ce qu'il est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 19 est adopté. C'est là qu'il y a insertion des articles supplémentaires, 19. 1, 19. 2, 19. 3 et 19. 4. J'appelle l'article 19. 1.

M. Tardif: Article 19. 1: "L'article 54 de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport (L. R. Q., chapitre C-70) est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, des mots "ou les biens" par les mots "ou tout ou partie des biens". (16 heures)

Cet article vise surtout l'acquisition de biens partiels alors qu'actuellement la loi n'autorise que l'acquisition totale des biens d'une entreprise de transport en commun. Ceci, présentement, de façon très concrète, vise le cas de la ville de Sherbrooke qui veut étendre son service. Il y a des demandes et des résolutions des conseils municipaux de Rock Forest et de quelques municipalités autour de Sherbrooke pour que la Commission de transport de Sherbrooke desserve ces autres territoires. Or, la loi est ainsi faite à l'heure actuelle que l'expropriation devait se faire à l'ensemble du transporteur privé, alors que là elle pourra se faire uniquement pour les zones desservies.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article

19. 1 est adopté.

M. Ciaccia: Autrement dit, vous ne faites pas comme vous l'avez fait avec Métropolitain Sud, obliger à l'achat complet.

M. Tardif: C'est exactement cela.

M. Ciaccia: Vous avez appris par cette erreur et vous corrigez. Vous permettez seulement l'acquisition d'une partie.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: C'est bien.

Le **Président (M. Marquis)**: Alors, l'article 19. 1 est adopté. J'appelle l'article 19. 2.

M. Tardif: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 54, du suivant: "54. 1 La corporation peut conclure, avec une entreprise de transport en commun dont une partie est exploitée à l'intérieur du territoire soumis à sa juridiction, une entente par laquelle elle s'engage à verser une indemnité à cette entreprise en contrepartie de l'abandon par celle-ci du service qu'elle fournit sur le territoire de la corporation.

"Cette entente doit être approuvée par le ministre.

"La commission doit, sur demande de la corporation et sur production de l'entente dûment approuvée, modifier en conséquence le permis d'entreprise de transport en commun."

C'est donc de concordance avec ce qu'on vient de dire. Si l'on n'exproprie pas l'ensemble, il peut il avoir une indemnité versée comme telle et ceci vient le permettre présentement.

M. Ciaccia: Quel cas est-ce que cela vise? Est-ce encore Sherbrooke?

M. Tardif: Sherbrooke et Fleurimont, notamment, comme telles. Cela pourrait permettre de verser une indemnité dès qu'on en prend qu'une partie.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 19. 2 est adopté. J'appelle l'article 19. 3.

M. Tardif: L'article 87 de cette loi, modifié par l'article 139 du chapitre 38 des Lois de 1984, est remplacé par le suivant: "87. Chaque année, la corporation prépare son budget pour l'année financière suivante et en transmet, avant le 1er octobre, une copie à chaque municipalité dont le territoire est soumis à sa juridiction avec un avis indiquant le montant que doit payer chaque municipalité selon la répartition prévue à

l'article 85.

"La corporation doit aussi transmettre, dans les 30 jours de son adoption, une copie du budget au ministre des Affaires municipales.

"Le budget doit comporter un crédit distinct d'au plus 1, 5 % des dépenses comme réserve pour les frais imprévus d'administration et d'exploitation.

"Le budget doit être adopté par au moins les deux tiers des municipalités concernées et il entre en vigueur le 1er janvier s'il a été ainsi adopté avant cette date ou le quinzième jour qui suit cette adoption si elle a lieu à compter du 1er janvier.

"Lorsque le budget n'entre pas en vigueur le 1er janvier, un quart du budget de l'exercice financier précédent est réputé adopté au début de chaque trimestre de l'exercice financier et demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par le budget de l'exercice financier visé."

Ceci, M. le Président, vise à éliminer la règle de l'unanimité qui était obligatoire et qui pouvait avoir des effets paralysants dans certaines corporations intermunicipales de transport, dès lors qu'il fallait avoir l'unanimité. À la place, c'est la règle des deux tiers qui existait déjà dans certains organismes comme les conseils inter-municipaux de transport et on nous a demandé que cette règle des deux tiers soit appliquée également aux corporations inter-municipales.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 19. 3 est adopté?

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y avait un cas spécifique que vous vouliez couvrir?

M. Tardif: Il y avait un cas très spécifique qui s'est présenté, dans la région du Lac-Saint-Jean, à Chicoutimi incidemment. Le problème a été réglé depuis lors et, pour éviter semblable blocage ou cul-de-sac, on nous a demandé d'appliquer la règle des deux tiers. Des résolutions des conseils de ville nous ont été envoyées à cet effet.

M. Ciaccia: Ce sont les deux tiers des municipalités.

M. Tardif: Les deux tiers des municipalités plutôt que l'unanimité ou la totalité.

Le Président (M. Marquis): L'article 19. 3 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 19. 4.

M. Tardif: L'article 88 de cette loi est remplacé par le suivant: "88. Si le budget n'est pas entré en vigueur le 1er janvier, une municipalité ou la corporation peut demander au ministre de désigner un conciliateur pour aider les parties à trouver un accord.

"Un avis de cette demande doit être transmis à chaque municipalité et au secrétaire de la corporation.

"Sur réception de cette demande, le ministre désigne un conciliateur.

"Celui-ci doit remettre au ministre un rapport de sa conciliation dans le délai imparti par le ministre."

Ceci est en concordance avec ce que nous venons en quelque sorte d'adopter quant au budget. On applique ici la règle des CIT.

M. Ciaccia: Je ne comprends pas parce que vous dites que vous avez débloqué. Il y avait la règle de l'unanimité vous avez débloqué cela aux deux tiers. Maintenant si deux tiers...

M. Tardif: S'il y avait encore des problèmes, s'il fallait...

M. Ciaccia: C'est au cas où deux tiers...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: ... n'approuveraient pas...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Ce serait dans le cas où on ne peut pas obtenir les deux tiers.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: D'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 19. 4 est adopté. J'appelle l'article 19. 5.

M. Tardif: L'article 89 de cette loi, modifié par l'article 140 du chapitre 38 des Lois de 1984, est remplacé par le suivant: 89. "La corporation peut, au cours de l'année financière, préparer un budget supplémentaire et en transmettre une copie à chaque municipalité dont le territoire est soumis à sa juridiction.

"Ce budget est soumis pour adoption au conseil de chaque municipalité concernée à une assemblée spécialement convoquée à cette fin dans les quinze jours suivant sa réception par la municipalité.

"Tout budget supplémentaire doit être adopté par au moins les deux tiers des municipalités concernées.

"Une copie du budget doit être transmise dans les 30 jours de son adoption au ministre des Affaires..."

Une voix: Au ministre des Transports et au ministre des Affaires municipales.

M. Tardif: Il manque un mot, c'est... Pardon? Ah bon!

Par définition dans la loi, c'est le ministre des Transports. Donc, au ministre des Transports et au ministre des Affaires municipales.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: C'est de concordance avec ce qu'on a fait.

Le Président (M. Marquis): L'article 19. 5 est adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Cela va? J'appelle l'article 20.

Loi sur le ministère des Transports

M. Tardif: L'article 20. La Loi sur le ministère des Transports (Lois refondues du Québec, chapitre M-28) est modifiée par l'addition après l'article 12. 9 du suivant:

12. 10: "Le gouvernement peut constituer des conseils ou comités chargés, sous réserve des fonctions attribuées à tout conseil ou comité institué par une autre loi, de conseiller le ministre en matière de transport et de remplir sous son autorité toute autre fonction que le gouvernement leur confie dans l'exécution des lois dont l'application relève du ministre.

"Le gouvernement peut nommer les membres de ces conseils ou comités, fixer leurs allocations de présence et honoraires ainsi que la durée de leur mandat. "

M. Ciaccia: Quel article lisez-vous?

M. Tardif: Pardon? Je lis l'article 20.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez un amendement là-dessus?

Le Président (M. Marquis): Non, c'est l'article tel quel.

M. Tardif: Non. Je lis l'article tel quel.

M. Ciaccia: D'accord. Est-ce qu'on prévoit en constituer prochainement?

M. Tardif: Non. Ce qui se produit présentement, c'est que, d'une part, on verra un peu plus loin à la section IV qu'est formellement créé le Conseil de la recherche et du développement en transport, sauf qu'il peut y avoir besoin de créer des conseils consultatifs pour d'autres problèmes que la

recherche et le développement. À un moment donné, par exemple, on peut juger opportun de confier à un groupe de faire une étude sur - je ne sais pas - la sécurité routière, par exemple, ce qui n'est pas spécifiquement rattaché à de la recherche ou à du développement.

M. Ciaccia: Est-ce que la loi actuelle ne prévoit pas que vous pouvez créer un comité consultatif? La Loi sur les transports?

M. Tardif: Un comité consultatif du ministère...

M. Ciaccia: Et vous abolissez cela?

M. Tardif:... et ce, seulement en matière de transport et non pas en matière de voirie. Ce qu'on dit, c'est qu'il y a un conseil de la recherche et du développement, que tous les intervenants du milieu nous ont demandé. On fait cela, mais, à côté de cela, si besoin était de faire de la recherche sur la sécurité routière, sur - je ne sais pas - les accidents dus à l'alcool, sur des problèmes reliés à la voirie, à ce moment-là, il y a cette possibilité de mandater un groupe pour faire de la recherche sur ces sujets, mais qui ne soit pas de la recherche et du développement comme tels.

M. Ciaccia: Vous avez besoin d'un pouvoir habilitant. Vous ne pourriez pas faire cela avec les lois actuelles, créer un comité? Ce n'est pas la première fois.

M. Tardif: Évidemment, il est toujours possible de confier à quelqu'un par décret de faire une recherche sur un sujet donné, sauf qu'on retrouve dans la plupart des lois organiques des ministères, que ce soit le ministère des Affaires sociales, par exemple, la possibilité d'avoir un tel conseil consultatif ou des comités ad hoc, en réalité, pour aviser sur des questions précises.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 20 est adopté.
Article 21?

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec

M. Tardif: L'article 17 de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "La régie peut également conclure avec un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec tout accord et tout contrat de services en vue de l'application de la présente loi, de la Loi sur l'assurance automobile, du Code de

la sécurité routière (chapitre C-24. 1) de la Loi sur le transport par taxi (chapitre T-11. 1) ou de la Loi sur les transports (chapitre T-12)".

Étant donné que, dans les lois reliées au taxi, enfin, reliées à tous ces problèmes que j'ai mentionnés sur la sécurité routière, il est question de la RAAQ, par concordance, on introduit dans la loi sur la RAAQ la contrepartie qui est celle de conclure des ententes sur ces matières.

M. Ciaccia: Vous voulez qu'on l'adopte? Oui? L'article 21 est adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 21 est adopté.

Article 22?

Loi sur le transport par taxi

M. Tardif: "L'article 1 de la Loi sur le transport par taxi (Lois refondues du Québec, chapitre T-11. 1) est modifié par le remplacement de la définition du mot "automobile" par la suivante "automobile": un véhicule automobile au sens du Code de la sécurité routière (Lois refondues du Québec, chapitre C-24. 1) à l'exception d'un autobus ou d'un minibus".

Le Président (M. Marquis): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le ministre, avant d'étudier les modifications à la Loi sur le transport par taxi, j'aurais des questions d'ordre général et spécifiques à vous poser sur la loi que nous avons adoptée sur l'industrie du taxi et sur l'industrie des limousines. Ma première question concerne le plan de rachat.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Au moment où on se parle, combien est-ce qu'il y a de propriétaires d'autos-taxis qui ont offert de vendre leurs permis au plan de rachat?

M. Tardif: Le plan de rachat est entré en vigueur lundi dernier. Au moment où nous nous parlons, les contrats se signent au rythme d'à peu près 40 par jour. Il devrait y en avoir - je n'ai pas pris les renseignements hier soir parce que j'ai siégé à cette commission jusqu'à minuit - autour de 300 présentement.

M. Ciaccia: Nous aussi.

M. Tardif: Vous aussi?

M. Bissonnet: Quant au fonctionnement,

lorsque le propriétaire d'une auto-taxi transfère son permis au fiduciaire, quand celui-ci est-il payé pour la valeur du permis?

M. Tardif: D'accord. La première chose, c'est que l'artisan ou le propriétaire intéressé à vendre son permis dans le cadre du plan de rachat s'en va chez le fiduciaire et signe une offre de participation au plan ou de vente, en réalité, et celle-ci est remise au fiduciaire qui la transmet à la Commission des transports. La Commission des transports étudie le dossier, examine les détails et, si tout est conforme, fait paraître un avis dans le journal. De par la loi, ces avis doivent être de cinq ou six jours - je ne le sais plus - six jours. Ces avis sont publiés dans les journaux. Est-ce que vous en avez des spécimens qui ont été publiés dans les journaux? Non. On a commencé à en publier dans les journaux. (16 h 15)

M. Bissonnet: Cela va.

M. Tardif: Si quelqu'un décide de marquer son opposition à cette cessation de service - c'est de cela qu'il s'agit - il peut le faire dans les délais prescrits. S'il n'y a pas eu d'opposition dans les six jours, la commission tient des audiences et en quelque sorte ne fait qu'autoriser le transfert au mandataire. Je vous ai dit que la première offre d'achat a été signée lundi dernier...

M. Bissonnet: D'accord.

M. Tardif: ... non pas de cette semaine mais de l'autre avant.

M. Bissonnet: Cela va.

M. Tardif: Les avis ont commencé à paraître dans les journaux, je crois, jeudi dernier. La période de six jours devrait être écoulée demain en principe, de sorte que techniquement, vendredi ou lundi prochain, on dit au monsieur: Veuillez vous présenter chez le fiduciaire, s'il vous plaît, et vous faire payer 10 000 \$ comptant pour ceux qui ont choisi la formule comptant ou 24...

M. Bissonnet: Ou des autres versements.

M. Tardif: ... paiements de 500 \$, etc. Donc, c'est la procédure.

M. Bissonnet: On est rendu à 350, à 400. Alors, quand les propriétaires de voitures-taxis ou ceux qui sont impliqués dans l'industrie du taxi à Montréal commenceront-ils à payer le fiduciaire? Est-ce qu'il y a une période déterminée? Est-ce qu'on attend d'avoir 900 permis ou est-ce qu'on attend d'en avoir 1000? Évidemment, la question se pose. Bien sûr, on a comme principe qu'on va commencer à facturer les

personnes quand elles vont faire plus de revenus.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bissonnet: Pourriez-vous nous dire aujourd'hui de quelle façon on va procéder?

M. Tardif: Ce qui a été convenu avec la ligue A-II et le groupe Pro-200Q, c'est qu'il serait illusoire de vouloir procéder au rachat de 2000 permis d'un coup. Il a donc été jugé préférable, sur la base de ceux qui avaient offert leur permis en vente dans le premier plan qui étaient à peu près 1100 titulaires, d'en racheter 1000 en partant et après cela à peu près 200 par année sur cinq ans. Mais nous sommes, évidemment, tributaires de l'offre qui sera faite. Ce que j'ai dit aux propriétaires de taxis, aux gens de la ligue A-II, c'est que, normalement, nous devrions savoir un mois à six semaines après le lancement du plan de rachat combien auront décidé d'adhérer, du moins de façon initiale. Je ne prévoyais pas tellement qu'il y ait une cotisation des propriétaires beaucoup avant qu'il y en ait à peu près 1000, environ au mois d'août ou quelque chose comme cela.

M. Bissonnet: On peut dire qu'en principe, lorsqu'on ne sera pas loin de 1000, à ce moment, la facturation commencera.

M. Tardif: Je vous donne cela sous toutes réserves. Le rythme est en train de se créer, c'est à peu près 40 par jour qui entrent.

M. Bissonnet: En ce qui a trait à la pénalité de 10 000 \$ sur la vente...

M. Tardif: Le droit de transfert.

M. Bissonnet:... le droit de transfert, si une personne transfère son permis à une autre personne sans passer par le plan de rachat, j'ai une première question à vous poser. Vous avez un pouvoir discrétionnaire pour permettre à un propriétaire de voiture-taxi de vendre son permis. Il y a plusieurs cas que j'aimerais que vous nous énumériez. Dans ma question également, la ligue de taxi a fait plusieurs transferts au cours du mois de mars et elle a informé les vendeurs de permis de taxi que le droit de transfert de 10 000 \$ n'existait pas, alors que le droit de transfert a toujours existé et a toujours été publié à la Gazette officielle, et, depuis l'annonce de la loi 47, ce droit de transfert a toujours été maintenu.

M. Tardif: C'est vrai.

M. Bissonnet: Je vous ai déjà posé une question à l'Assemblée nationale au début de

mars et c'était dans cette période-là. J'aimerais savoir les cas qui pourraient avoir une exemption du droit de transfert. Je voudrais que vous m'expliquiez également ceci: dans les cas où il y aura un paiement de 10 000 \$ de transfert, ce qui n'est pas prévisible pour le moment, où cet argent, ces 10 000 \$ vont-ils aller? Dans quel fonds, à quel endroit, s'il y en a?

M. Tardif: En réponse à... Excusez, cela fait bien des affaires à la fois.

M. Bissonnet: Prenez votre temps.

M. Tardif: En réponse à la première question sur les droits de transfert, le député de Jeanne-Mance a tout à fait raison de dire que les droits de transfert ont toujours existé depuis l'adoption du règlement consécutif à la loi 47. Cependant, on peut présumer que des gens de bonne foi, à cause du deuxième vote, notamment, survenu il y a quelque temps, je pense au mois de décembre-

Une voix: En janvier.

M. Tardif:... en janvier, se sont engagés dans une transaction visant à céder leur permis.

M. Bissonnet: Juste un petit parallèle, c'est que c'était la ligue même.

M. Tardif: Oui, d'accord, il n'y a pas juste la ligue, je m'excuse.

M. Bissonnet: Je dis que la plupart des transferts qui se font à la ligue, c'est...

M. Tardif: Oui, mais je vais aller plus loin. Des gens, dis-je, de bonne foi ont pu s'engager dans des transactions soit par l'entremise de la ligue, soit entre deux parties sans passer par quiconque, soit directement à la Commission des transports. Actuellement, trois listes m'ont été envoyées: une liste fournie par la ligue, une liste fournie par la secrétaire de la ligue, mais qu'il avait recueillie à titre privé, et une liste fournie par la Commission des transports. Grosso modo, une centaine de transferts auraient été amorcés, je ne dis pas complétés, entre les parties.

Ce que j'ai répondu quand le député de Jeanne-Mance a posé sa question - et je pense aussi le député de Mont-Royal - c'est que, selon moi, de tels transferts pourraient être exemptés des droits, mais moyennant certaines conditions. Premièrement, dans le cas de la cession d'un permis entre parents, un père à son fils, un fils à son père, une succession - le propriétaire du permis, le mari meurt et il fait le transfert à sa femme, etc. - quant à moi, cela va de soi

que ce type de transfert doit être autorisé sans aucune pénalité, sans aucun droit de transfert. Donc, lorsque le transfert résulte du décès du titulaire ou lorsque l'acquéreur est le conjoint du cédant, son enfant, son père, sa mère, son frère ou sa soeur. Deuxièmement, pour les autres transactions, j'ai dit que, quant à moi, ces transferts devraient aussi être avalisés dans la mesure où il ne s'agissait pas de manoeuvres spéculatives, c'est-à-dire un individu qui aurait acheté un lot de permis, mettons dix permis au prix du marché soit 7000 \$ présentement, dix permis à 7000 \$. Il se retourne de bord et les vend 10 000 \$ au plan de rachat. Il vient de "clairer" 30 000 \$. Je dis non.

J'ai fait analyser la centaine de demandes de transfert. Le règlement que j'ai l'intention - parce que cela ne sera pas discrétionnaire, cela va être un règlement - de faire adopter, en plus de couvrir le cas de cession en cas de décès ou entre membres d'une famille, permettrait, premièrement, le transfert entre personnes physiques, entre deux individus, non pas à des compagnies. Deuxièmement, le transfert serait permis lorsqu'il se ferait en faveur d'une personne qui n'est pas déjà propriétaire d'un permis ou titulaire d'un permis. D'accord? Celui qui en a déjà un, deux ou trois, qui voudrait juste en accumuler d'autres, là je dis non. Quant à moi, ce serait les deux seuls critères qui devraient s'appliquer.

Troisièmement, pendant quelle période? Je dis, quant à moi, que, si on voulait être correct, ce serait pour les transferts commencés avant la date où il a été de notoriété publique qu'un nouveau plan était accepté, c'est-à-dire le lendemain du vote du 22 mai, donc le 23 mai dernier. Les gens qui, avant le 23 mai, de bonne foi - des personnes physiques, pas des compagnies - n'étaient pas déjà détenteurs, quant à moi, je les autoriserais sans frais.

M. Bissonnet: Ceux qui n'étaient pas détenteurs.

M. Tardif: Pas déjà détenteurs d'un permis de taxi.

M. Bissonnet: Est-ce qu'à ce moment-là, si vous accordez une certaine exemption pour ces catégories, vous allez exiger que les documents aient été déposés à la Commission des transports pour demander le transfert avant la date de notoriété publique que vous avez mentionnée tantôt? En ce sens, il pourrait arriver que deux personnes aient fait un transfert; elles peuvent dater leur transfert de cette période, et il n'a pas été présenté à la Commission des transports. Je ne sais pas si vous me suivez, là.

M. Tardif: Oui, d'accord, mais des gens ont pu signer entre eux des papiers pour ces transferts et ne les ont pas présentés nécessairement à la Commission des transports parce qu'ils ne savaient pas s'il allait y avoir ou pas un plan de rachat.

Ce que je dis, c'est que j'ai fait faire le relevé dans les heures qui ont suivi le résultat du vote. J'ai ramassé toutes les listes, celle de la ligue, celle de la Commission des transports et celle du secrétaire. À ce moment-là, j'ai pris ces trois listes et je les ai fait analyser. Ce que je dis, c'est que tous ceux - je ne demanderai pas aux gens de se parjurer - au moment où on les a ramassés, dans les heures qui ont suivi le résultat du vote... Dans l'industrie du taxi, on savait qu'il y avait un vote cette journée; d'abord, j'avais écrit à tout le monde. Cela m'apparaît relativement "fair" de dire que tous ceux qui se sont engagés de bonne foi dans un transfert avant la date du dernier vote, dans les conditions mentionnées, on peut les autoriser, sans plus. Mais il faut, évidemment, qu'ils fassent une demande officielle à la Commission des transports dans les quinze jours qui suivront la publication du règlement que je vais rendre public.

M. Bissonnet: Disons qu'un transfert a été fait après cette date et qu'il y a une pénalité de 10 000 \$, où vont ces fonds?

M. Tardif: Ils s'en vont chez le fiduciaire et non pas au gouvernement; donc, ils restent à l'industrie du taxi.

M. Bissonnet: Disons qu'on a 1000 permis et que, au cours des trois prochaines années, on va en chercher 500 autres ou 1000 autres. Tant mieux si c'est 1000 autres! Est-ce que vous avez eu des revendications de l'industrie du taxi à la suite du programme de rachat qui a été adopté? Une personne désire vendre son permis de taxi, dans quatre ans, au fiduciaire qui est encore en fonction. Cette personne a payé 4000 \$ de contribution annuelle et elle va revendre son permis, dans quatre ans, pour compléter les 1500 à 200. Elle va recevoir 10 000 \$, mais elle a contribué pour 4000 \$.

Je ne sais pas si vous avez étudié un mécanisme pour qu'il y ait un pourcentage des contributions versées par l'artisan chauffeur de taxi, quelqu'un, par exemple, qui a 60 ans... Pour sept ou huit ans, puisque le programme va prendre sept ou huit ans, à ce moment-là, il y a une pénalité de transfert de 10 000 \$. Le seul endroit où il peut vendre son permis, si le prix du marché n'augmente pas... Évidemment, si le prix du marché augmente, c'est autre chose, mais ça, on ne le sait pas, il faut quand même prévoir qu'il peut être stationnaire. La personne a payé 1000 \$ par année pendant

cinq ans et le fiduciaire lui remet 10 000 \$.

J'ai eu des revendications de certains groupes qui en ont sûrement fait à votre ministère avant de se présenter aux portes de mon bureau de comté.

M. Tardif: C'est-à-dire que ça a été discuté à la ligue. Là-dessus, la ligue a pris la position suivante et je pense que c'est assez réaliste. D'abord, ils ont dit: Le prix de transfert de 10 000 \$ devrait être indexable; si vous regardez le plan, c'est écrit: droit de transfert de 10 000 \$, minimum indexable. Deuxièmement, je pense qu'il devrait être assez facile pour le député qui connaît bien la situation dans le taxi de se rendre compte que, s'il y a 5200 permis de taxi présentement dans la ligue A-11, la partie médiane de l'île de Montréal, et qu'on en élimine 1000, c'est 20 % de moins. 20 % de moins de taxis à demande égale devrait se traduire - je vous fais une concession qu'il y a un certain nombre de taxis au mur comme on dit, c'est-à-dire qui ne roulent pas - par 20 % de plus de revenus. D'accord?
(16 h 30)

Deuxièmement, quand il me dit: Celui qui aurait contribué pendant quatre ans aurait payé 1000 \$ par année, c'est-à-dire 4000 \$, je lui réponds que c'est vrai à 50 % seulement, puisqu'en maintenant le crédit d'impôt...

M. Bissonnet: M. le ministre, je vous arrête là-dessus.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Quand vous avez parlé du crédit d'impôt...

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet:... le crédit d'impôt de 500 \$ a été donné à tous les chauffeurs propriétaires de taxi au Québec et il a été donné à cause de l'augmentation de la taxe sur l'essence.

M. Tardif: Je suis d'accord.

M. Bissonnet: Les 500 \$ qu'ils ont, ce n'est pas pour le rachat des permis de taxi, c'est pour l'essence qu'ils paient trop cher pour les revenus qu'ils ont.

M. Tardif: Tut! Tut! M. le Président, je voudrais seulement préciser une chose.

M. Bissonnet: Non, mais je vous le dis là.

M. Tardif: Oui, vous avez raison.

M. Bissonnet: Certain que j'ai raison.

M. Tardif: Une minute! Oui, mais le crédit d'impôt a été consenti pour un an.

M. Bissonnet: Il a été consenti à tous les Québécois qui font du taxi.

M. Tardif:... par le ministre des Finances. Relisez le discours sur le budget de l'époque.

M. Bissonnet: Je m'excuse.

M. Tardif: Ce que je vous dis, c'est que je me suis assuré qu'il soit maintenu. D'accord? Peu importe qu'il s'agisse d'un crédit d'impôt ou d'un bénéfice équivalent, je me suis assuré qu'il soit maintenu pour la durée du plan de rachat. Tout cela pour dire que le coût net de cela n'est pas de 1000 \$.

Troisièmement, vous dites: Il pourra revendre son permis seulement 10 000 \$. Moi, je pense que non. Une réduction de 1000 voitures sur 5000, c'est-à-dire de 20 %, va avoir une effet sur la valeur du permis lui-même.

Présentement, tout ce que je voudrais dire au député sur ces cas de transition, il est trop tôt pour voir ce que nous ferons lorsqu'il y en aura, par exemple, un millier de rentrés. Présentement, c'est ce qu'il faut se poser beaucoup plus comme question. Et il est possible pour la personne - le député devrait le savoir aussi - par exemple, au lieu de ramasser 10 000 \$ "cash", de ramasser 14 000 \$ sur trois ans...

M. Bissonnet: Il y a des intérêts.

M. Tardif: Oui, mais pour fin d'impôt aussi, cela peut être intéressant. L'impôt sur le gain de capital...

M. Bissonnet: Il n'y en a plus.

M. Tardif: Non, non, tut! tut: L'impôt sur le gain de capital...

M. Bissonnet: Oui.

M. Tardif:... comme tel étant étalé sur trois ans est moins pénalisant, d'accord?

M. Bissonnet: Il faudrait regarder le budget fédéral.

M. Tardif: Non, mais cela peut constituer une rente intéressante. Je lui dis présentement que cette question... Mais moi, si jamais la ligue avait des représentations à me faire, en temps et lieu, je serai prêt à m'asseoir avec elle et à regarder cela, mais pour le moment elle a dit elle-même: Il y a un prix. En fait, il y en a trois: 10 000 \$, 12 000 \$ et 14 000 \$, selon le moment où tu veux être payé, c'est tout.

M. Bissonnet: Là-dessus, je vais revenir un peu sur le crédit d'impôt de 500 \$ valide pour tous les propriétaires d'autos-taxis dans tout le Québec. Ce crédit d'impôt a été maintenu dans le budget. C'était un article pour le budget de 1984, mais, s'il n'était pas modifié dans le budget de 1985, il demeure automatiquement en vigueur tant que le ministre des Finances ne change pas d'idée. Lorsqu'on dit aux propriétaires d'autos-taxis de la ligue A-11: Cela ne vous coûte pas 1000 \$, cela vous coûte 500 \$, les 500 \$ qu'ils ont eus, c'est expressément à cause de la ristourne fédérale qu'ils ont, et qui est moindre je tiens à vous le dire. Le ministre des Finances a donné un crédit d'impôt pour tout le monde en 1984. Donc, ceux qui sont dans les ligues A-5 et A-12 à côté - je prends des exemples restreints - ils ont leurs 500 \$.

M. Tardif: Ils en profitent.

M. Bissonnet: Mais je tiens à vous dire que le crédit d'impôt aurait été maintenu même s'il n'y avait pas eu de programme de rachat. J'en suis convaincu.

M. Tardif: Pour la durée du plan de rachat, ce n'est pas si sûr.

M. Bissonnet: Je vous dis qu'il aurait été maintenu cette année, en tout cas.

M. Tardif: Bon. Quant à moi, j'ai l'assurance morale du ministre des Finances qui dit: Pour la durée du plan de rachat.

M. Bissonnet: Alors, on attend toujours la déclaration ministérielle à cet effet-là.

M. Tardif: Elle est faite. C'est fait par écrit, je m'excuse. Je l'ai fait par écrit à tous les propriétaires de taxis. D'accord?

M. Bissonnet: Je sais cela.

M. Tardif: D'accord?

M. Bissonnet: Mais vous aviez dit que vous étiez pour aller au Conseil des ministres pour nous faire une déclaration ministérielle à cet effet pour être encore plus certain que ce crédit d'impôt serait appliqué pour dix ans à venir. Je ne sais pas si vous me suivez.

M. Tardif: Pour la durée du plan de rachat.

M. Bissonnet: Est-ce que vous avez des développements...

M. Tardif: Sur?

M. Bissonnet:... avec la communauté

urbaine relativement au champ de compétence pour l'industrie du taxi sur l'île de Montréal?

M. Tardif: Non. Pour le moment, les propriétaires, les membres de la ligue A-11, m'ont pressé sur un dossier, celui du plan de rachat.

M. Bissonnet: Lors de la commission parlementaire du 8 mai, je vous posais une question en ce qui a trait aux concessions dans les endroits publics, hôpitaux, etc.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Vous me répondiez, je vous cite: "Le projet de règlement comme tel est prêt au ministère et j'ai l'intention d'apporter dans le projet de loi omnibus un amendement qui nous permette véritablement de mieux asseoir ce pouvoir réglementaire pour faire exactement ce que dit le député de Jeanne-Mance. Le règlement est prêt."

Alors, j'ai vérifié dans les papillons, M. le ministre...

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet:... et j'ai vérifié dans le projet de loi. Je ne trouve pas d'amendement qui va vous permettre d'agir dans ce sens-là.

M. Tardif: Parce qu'il a été constaté que la loi actuelle était suffisamment habilitante pour faire ce règlement. Et le règlement comme tel, où en est-il, présentement, messieurs? Le savez-vous? Il est présentement à l'examen auprès des gens qui s'occupent de la législation déléguée et des règlements.

M. Bissonnet: Est-ce qu'on peut s'attendre à une certaine date pour qu'on commence à libéraliser tous les hôpitaux, afin de permettre à tous ceux qui sont propriétaires d'un permis de taxi de desservir cette clientèle de façon non exclusive?

M. Tardif: Je m'excuse auprès du député.

M. Bissonnet: Est-ce qu'il y a une date prévisible de votre part à savoir quand on va mettre en vigueur ce nouveau système d'abolition des concessions dans les services publics? Pour vous aider, M. le ministre...

M. Tardif: Juste une seconde, si vous me le permettez.

Lorsque j'ai dit au député que certains articles habilitants devaient être adoptés dans le bill omnibus, ce n'était pas comme tel pour la question des concessions aux portes des hôpitaux, mais c'était pour mieux asseoir la refonte du règlement sur le taxi.

Par exemple, nous avons un certain nombre de dispositions qui ont trait à l'examen des chauffeurs de taxi pour le "pocket number"; on en parle ici, dans le projet de loi omnibus. C'est vrai, je n'ai pas besoin d'ajouter à la loi pour régler le problème de la desserte des hôpitaux et des édifices publics, des immeubles publics, mais j'en ai besoin, par ailleurs, pour ce qui est, par exemple, des examens de la RAAQ. Or, tout cela est dans le même règlement du taxi, n'est-ce pas?

M. Bissonnet: Je comprends très bien ce que vous me dites. Mais, si vous voulez qu'il y ait l'abolition des concessions...

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Les associations de services dans toutes les municipalités au Québec défraient des montants très importants, on parle de 40 000 \$ par année...

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet:... à titre d'exemple, à l'hôpital Maisonneuve; évidemment, au ministère des Affaires sociales, il faudrait qu'il y ait une collaboration avec vous parce qu'il y a des contrats qui sont signés et qui doivent être respectés. Mais qu'on les abolisse, si vous voulez, par étapes, à la fin de ces contrats et qu'on n'en ne renouvelle pas d'autres et qu'on rende disponible...

M. Tardif: C'est cela.

M. Bissonnet: Vous n'avez peut-être pas besoin de règlement, mais il faut qu'il y ait une concertation entre vous et le ministère des Affaires sociales pour changer ce système.

M. Tardif: D'accord. Mais, c'est exactement ce qui va être prévu dans le règlement, à savoir qu'aucune concession exclusive d'accès à un poste d'attente ne peut être accordée à un seul permis de taxi ou une association de services sur les immeubles possédés et occupés principalement par le gouvernement du Québec ou un de ses mandataires, une commission scolaire régionale, etc.

M. Bissonnet: Cela va être dans le projet de règlement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bissonnet: Cela répond à ma question. Dans la loi 47...

M. Ciaccia: M. le Président, je voudrais poser une question au ministre. Vous avez le

plan de rachat pour les taxis. Mais, dans ce plan, est-ce que quelque chose est prévu pour les chauffeurs? Parce qu'il me semble que les propriétaires, eux, vont être remboursés, mais cela va créer des problèmes pour les chauffeurs de taxi. Si vous rachetez 1500 taxis, avec des chauffeurs, s'il y a 5200 véhicules et que vous en aurez seulement 4000, c'est évident que certains chauffeurs ne pourront pas trouver d'emploi. Ce n'est pas nécessairement garanti que c'est le chauffeur qui sera là depuis le plus de temps qui va pouvoir travailler. Est-ce qu'il y a eu des discussions? Est-ce qu'il y a quelque chose qui pourra être fait pour eux?

M. Tardif: Certainement et même que le plan de rachat peut avoir exactement l'effet contraire, c'est-à-dire être créateur d'emplois. Je m'explique.

M. Ciaccia: Il va y avoir moins d'automobiles et plus d'employés? Ah bon?

M. Tardif: Oui. Sur 5200... Oui, je vais l'expliquer au député, c'est très simple. Sur 5280 permis, sur la ligue A-11...

M. Bissonnet: 5800.

M. Tardif: Non. Combien voulez-vous gager?

M. Bissonnet: Je vais vous gager un lunch.

M. Tardif: C'est 5280. D'accord. On prendra un "side-bet" après.

M. Bissonnet: Ajoutez les villes de Verdun et de Saint-Laurent. Elles font partie de la ligue A-11 maintenant. Avant qu'on fasse l'agglomération 11-A, il y avait 5253 permis de taxi à Montréal et quand on a aggloméré 11-A, on a ajouté Saint-Laurent, Verdun et toutes les villes qui sont dans la ligue A-11. On a ajouté 600 permis. Il y a 5800 permis.

M. Tardif: M. le Président, les chiffres que j'ai indiqués 5280 permis, mais cela me fera plaisir de vérifier cela. Mais, supposons, pour les fins de la discussion, qu'il y en a 5200. Là-dessus, 80 % sont des propriétaires artisans, 80 % sont donc la propriété d'une personne qui conduit son véhicule et 20 % appartiennent à des propriétaires qui en ont plusieurs et qui les louent. À partir du moment où, à cause du très grand nombre, un propriétaire artisan devait travailler douze, quatorze, quinze ou seize heures par jour pour se faire un revenu décent, il est bien évident que celui-ci était moins porté à louer sa voiture une fois qu'il avait fait ses huit ou douze heures. Nous pensons qu'une

fois les revenus augmentés du fait du moins grand nombre de voitures, d'abord cela va profiter à ceux qui louent déjà ces voitures parce qu'ils vont profiter des chauffeurs aussi. Le chauffeur qui loue une voiture 45 \$ par jour, par exemple...

M. Bissonnet: Il va payer plus cher!

M. Tardif: Peut-être.

M. Bissonnet: Il faut qu'il travaille plus longtemps.

M. Tardif: Mais, certainement pas au prorata des revenus qui vont entrer. Ceci dit, M. le Président, on peut penser qu'un artisan, propriétaire de sa voiture, pourra peut-être se faire une journée sinon en huit heures, en tout cas en dix heures. Il pourra faire sa journée et louer sa voiture par la suite. À l'heure actuelle, il ne le fait même pas puisque, encore une fois, il est obligé lui-même de passer ses longues heures dans sa voiture pour se faire des revenus minimaux.

M. Ciaccia: Oui, mais avec les règles actuelles, si, aujourd'hui, avec 5800 ou 5200 - je ne sais pas le nombre - voitures, il loue cela 45 \$ par jour, s'il y a moins de voitures il peut se faire un plus gros revenu. C'est évident que, les lois du marché étant ce qu'elles sont, le propriétaire va demander plus cher.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Alors, ce n'est pas cela qui va créer de l'emploi. Cela peut créer la même situation qui existe aujourd'hui vis-à-vis des chauffeurs parce qu'il va falloir qu'ils paient plus cher par jour et il va falloir qu'ils travaillent plus longtemps ou aussi longtemps.

M. Tardif: Pour gagner plus. Mais non!

M. Ciaccia: Bien oui, mais c'est...

M. Tardif: Enfin!

M. Ciaccia: Le coût de la location va augmenter!

M. Tardif: M. le Président, à partir du moment...

M. Ciaccia: Vous n'avez pas fixé un coût de location. Cela va augmenter!

M. Tardif: Non. Je n'ai pas à fixer cela, il y a tellement de conditions...

M. Ciaccia: Cela ne fera rien pour les chauffeurs.

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: La façon dont vous me décrivez cela ne garantit pas qu'il va y avoir autant de chauffeurs.

M. Tardif: Au contraire. Cela peut être créateur d'emplois à partir du moment où l'artisan lui-même n'est plus obligé d'être jour et nuit dans son véhicule pour gagner un salaire décent.
(16 h 45)

M. Bissonnet: M. le ministre, on le saura évidemment mieux dans une période de six mois à un an, mais une chose est certaine, c'est qu'à Montréal le problème du taxi existe plus particulièrement qu'ailleurs. Chaque fois que la CUM ouvre une nouvelle station de métro, c'est la clientèle qui baisse. Évidemment, lorsque les locations de voitures... À Montréal, presque personne ne travaille à pourcentage, c'est très rare. À Québec, il y en a beaucoup, mais à Montréal, la conception est plutôt de louer une voiture...

M. Tardif: À forfait, à taux fixe.

M. Bissonnet:... à taux fixe. Il est certain que les locations de voitures ont déjà commencé à être augmentées sans que des automobiles soient retirées du marché parce qu'évidemment, cela va prendre un mois ou deux. Il est certain que les propriétaires d'automobiles qui louent une auto la louent habituellement pour une période simple. Quelqu'un qui loue une voiture-taxi peut la louer pour deux périodes, mais la plupart du temps il la loue pour une parce que cela lui fait une automobile personnelle, en plus d'offrir le service de taxi. C'est sûr que, pour créer des emplois dans le domaine du taxi, il faudrait qu'il y ait beaucoup de touristes à Montréal pour avoir trois périodes de huit heures; évidemment, cela créerait des emplois, mais on n'est pas rendu là.

M. Tardif: Je ne veux pas entrer dans les détails parce que... Il y a deux façons d'améliorer le sort des propriétaires et des chauffeurs de taxi. L'une d'elles, c'est de diminuer l'offre de voitures; très bien, c'est ce qu'on fait avec le plan de rachat. La deuxième façon, c'est d'augmenter la demande. Comment peut-on augmenter la demande? Par exemple, dans l'est de Montréal, à la ligue A-5 et, dans l'ouest, à la ligue A-12, nous avons introduit le transport des personnes handicapées par taxi, avec le résultat que les personnes handicapées sont satisfaites, trouvent que cela donne un excellent service et attendent beaucoup moins longtemps. Cela coûte infiniment moins cher. Le coût moyen de la course est de 11 \$, alors que, quand on utilise les autobus de la CTCUM adaptés

pour personnes handicapées, il en coûte 34 \$ le passage. Donc, nous voulons au plus sacrant - j'ai demandé à la CTCUM de faire le nécessaire - étendre à la partie médiane de l'île, c'est-à-dire la ligue A-11, le transport des personnes handicapées. Il y a d'autres projets à l'étude présentement visant à accroître la demande de services pour les voitures-taxis et je pense que c'est sur les deux plans qu'il faut travailler, c'est-à-dire la réduction de l'offre - c'est ce qu'on fait avec le plan de rachat - et l'augmentation de la demande, également.

M. Ciaccia: M. le ministre, je considère que le plan de rachat ne fait absolument rien et ne prévoit aucune mesure pour les chauffeurs. C'est malheureux et je suis certain que plusieurs d'entre eux sont très inquiets à savoir s'ils auront un emploi demain. Il aurait dû y avoir...

M. Tardif: 80 % sont des artisans qui travaillent avec leur voiture. Alors, il y en a au moins 80 %, les artisans, qui verront une amélioration de leurs conditions et de leur sort.

Deuxièmement, on peut penser que ces améliorations vont être telles qu'ils ne seront plus obligés de faire de longues heures et ils pourront, pour une partie de la journée, louer leur voiture, ce qu'ils ne faisaient pas auparavant.

M. Ciaccia: J'espère que vous avez raison, mais, entre-temps, ils sont inquiets.

M. Bissonnet: M. le ministre, est-ce que vous me dites qu'à Montréal, actuellement, il n'y a que 6000 chauffeurs de taxi?

M. Tardif: Non.

M. Bissonnet: C'est cela. 80 %...

M. Tardif: Non, il y a 18 000 "pocket numbers".

M. Bissonnet: 80 % de 5000, cela fait 4000.

M. Tardif: Non, les 18 000 "pocket numbers", ce sont des gens qui arrondissent les fins de mois à faire quelques heures de taxi et qui ont une autre "job" ailleurs comme pompier et je ne sais quoi. Ce ne sont pas tous des gens qui gagnent leur vie dans l'industrie du taxi; il faut faire attention à cela.

M. Ciaccia: Eux ne sont pas protégés. Ceux qui gagnent leur vie ne sont pas protégés par votre plan.

M. Bissonnet: Vous savez ce que l'industrie du taxi veut, comme la CUM,

c'est, justement, qu'il y ait un champ de compétence, et il le faut, qu'on ait des normes très sévères, que quelqu'un qui fait du taxi ne fasse que cela. Il y a beaucoup de gens qui retirent du bien-être social et qui arrondissent leur chèque en faisant du taxi. Il n'y a pas de contrôle.

M. Tardif: On ne peut pas...

M. Bissonnet: Il n'y a pas de contrôle là.

M. Ciaccia: Vous venez de dire que vous ne pouvez pas. Vous l'avez fait d'une façon un peu exagérée dans le domaine de la construction. Il me semble que, si vous appliquez un peu d'effort dans le domaine du taxi, vous pourriez protéger ces chauffeurs.

M. Bissonnet: Il y en a, vous le savez, M. le ministre. Il n'y a pas de contrôle dans cette industrie.

M. Ciaccia: Ils gagnent beaucoup moins que les travailleurs de la construction. Ils ont les mêmes problèmes et ils veulent avoir des emplois.

M. Tardif: Il n'y a aucune loi, il n'y a aucune législation qui pourrait empêcher le "moonlighting", le cumul d'emplois.

M. Bissonnet: Ce que je dis, c'est que, s'il y avait un contrôle par règlement...

M. Ciaccia: Oui. Le "pocket number"? Oui. Si vous acceptiez, oui, c'est possible.

M. Tardif: On ne peut pas empêcher un député d'agir comme...

M. Bissonnet: Si vous allez à Londres...

M. Ciaccia: Vous avez empêché les travailleurs de la construction...

M. Tardif: De?

M. Ciaccia: De travailler.

M. Tardif: De faire du "moonlighting"?

M. Ciaccia: Exactement. Il faut qu'ils aient une certaine carte de compétence. Il faut qu'ils aient une carte, qu'ils aient travaillé un certain nombre d'heures.

M. Tardif: Oui, mais à partir du moment où il a les qualifications, on ne peut empêcher un individu d'occuper deux emplois.

M. Ciaccia: Même dans les régions; vous les obligez même à aller travailler dans d'autres régions.

M. Tardif: Ce n'est pas ce que je veux dire. C'est qu'à partir du moment où une personne est qualifiée on ne peut pas l'empêcher d'occuper deux emplois. C'est cela que je veux dire.

M. Ciaccia: Vous le faites dans la construction.

M. Bissonnet: Je vais vous donner un exemple. Vous avez quelqu'un qui a un permis d'auto taxi. Il y a des gens qui conduisent qui n'ont pas leur "pocket number". Lorsque ces personnes se font prendre, quelle est la pénalité qu'on leur donne? Rien.

M. Tardif: C'est la raison pour laquelle, M. le Président...

M. Bissonnet: Il faut mettre des structures là-dedans et, là, on va avoir du contrôle et un meilleur service de taxi.

M. Tardif: C'est la raison pour laquelle, M. le Président, nous avons l'intention de remettre l'application du règlement et de l'émission des permis de travail qu'on appelle communément "pocket numbers" à la communauté urbaine pour une application sur son territoire.

M. Bissonnet: C'est pour cela que je posais la question quant à la CUM. Évidemment, elle a l'option, elle a un "opting out" de le prendre. Mais, comme je vous l'ai dit, c'est parce qu'elle veut avoir le remboursement d'une subvention pour le personnel qu'elle va affecter à cela.

M. Tardif: Il faut, faire attention à cela. Il y a des limites à venir pomper tout ce que l'on peut à Québec.

M. Bissonnet: Non, mais je vous dis que cela...

M. Tardif: Je dis que je suis prêt, à un moment donné, à faire le transfert à la communauté urbaine. Ce que je dis également au député de Jeanne-Mance, c'est que le milieu du taxi, son problème numéro un était le plan de rachat; numéro deux, c'étaient les limousines. Après cela, M. le ministre, vous vous occuperez des autres affaires. C'est ce qu'ils m'ont dit. Si le député de Jeanne-Mance a un message contraire à cela...

M. Bissonnet: Moi, je vous dis que le premier problème, le problème de rachat, est très essentiel. La compétence des chauffeurs de taxi et le contrôle, c'est important.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Vous me dites que 80 %, M. le ministre, sont artisans. À 5200 - on va prendre votre chiffre - cela représente 4000 taxis; un chauffeur par taxi, cela fait 4000. Il ne reste que 1200 autos en location. Là-dessus, il y en a au mur, il y en a à deux périodes et d'autres à une. On va être généreux, on va tous les mettre à deux périodes par voiture. Alors, vous avez actuellement, selon ce que vous me dites, 6000 conducteurs d'autos-taxis à Montréal. C'est impossible.

M. Tardif: Il y en a plus que cela.

M. Bissonnet: Il y en a plus que cela, il y en a au moins 15 000.

M. Tardif: Il y en a plus que cela.

M. Bissonnet: Ce que je veux vous dire, c'est que beaucoup de propriétaires artisans ne conduisent pas leur automobile, mais en louent une.

M. Tardif: Vous avez raison.

M. Bissonnet: Bon, alors, c'est pour cela que je vous dis que ce que le député de Mont-Royal dit est évident. En n'ayant pas de contrôle, évidemment, à ce moment-là, il y aurait, comme vous le dites, des pompiers qui font du taxi, des chauffeurs d'autobus, quand ils sont en grève, qui s'en vont en faire aussi.

M. Ciaccia: Ce n'est pas correct, cela.

M. Bissonnet: Si on n'a pas de contrôle, à ce moment-là, et qu'il n'y a pas de contrôle sur les taux de location, ceux qui louent une auto et qui sont chauffeurs sont à la merci... Évidemment, ils peuvent aller voir d'autres locuteurs, mais ils sont à la merci de...

M. Tardif: M. le Président, je n'ai jamais prétendu que le plan de rachat allait tout régler dans le domaine du taxi.

M. Bissonnet: On veut essayer de l'améliorer, M. le ministre.

M. Tardif: Je pense qu'on vient de franchir une étape importante. Moi, je dis qu'obtenir une cohésion de 75 % dans un milieu d'artisans, il faut le faire. Encore une fois, chacun est son propre employeur. Présentement, je pense que cela va bien et que nous devons tout faire pour permettre aux gens de se sortir de l'état dans lequel ils étaient.

M. Bissonnet: Dans la loi 47, M. le ministre, on parle de type de transport de taxi spécialisé.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Je regarde...

M. Tardif: Je ne veux pas vous interrompre, mais...

M. Bissonnet: Allez-y.

M. Tardif: On va le voir quand on va arriver aux articles...

M. Bissonnet: Je ne veux pas faire un débat une fois que j'aurai posé mes questions.

M. Tardif: Ah bon! D'accord.

M. Bissonnet: Vous allez voir que l'article 22 à l'article 31, plus l'amendement papillon que vous allez apporter à la fin, vont aller très rapidement, mais plutôt que de vous interrompre assez régulièrement, j'aime mieux vider le problème et, après cela, on passera à l'adoption article par article.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: Alors, on parle de transport spécialisé. Vous touchez, d'une certaine façon, au transport spécialisé dans le projet de loi 54 en ce qui a trait aux limousines.

!

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Mais on ne définit pas le type de transport par taxi spécialisé dans la loi 47 et, dans le projet d'amendement, on n'a aucune définition de ce qu'est le transport spécialisé. Je pense que cela crée une certaine difficulté. Je peux vous dire que la plupart des propriétaires de taxi qui s'en vont vers le transport spécialisé par taxi ont leur permis de taxi A-11 et ils demandent le transfert à la Commission des transports pour que leur permis de taxi devienne un permis de taxi spécialisé. Ils font de la limousine "by themselves", un par un.

M. Tardif: Bon. On va essayer de se comprendre pour les fins à la fois de la loi 47 actuelle et des papillons qu'on apporte ici qui visaient à répondre aux questions précises soulevées par le député de Jeanne-Mance. La loi 47 est venue dire qu'il y avait deux sortes de véhicules qui pouvaient faire du transport de personnes contre rémunération en dehors des autobus, ceux détenant un permis de taxi, ceux détenant un permis de limousine. C'est ça, finalement: tous ceux qui font ou bien du taxi général ou bien du taxi dit spécialisé, les limousines étant une variété de taxis dits spécialisés. La loi est

venue reconnaître les gens qui avaient des droits acquis. Les gens qui avaient des droits acquis, ce sont ceux qui détenaient un permis de limousine et le nombre de voitures... À ce moment, par l'ancienne Régie des transports le permis était accordé au titulaire du permis et non pas au véhicule lui-même. D'accord?

À ce moment, la loi est venue reconnaître que les entreprises qui exploitaient un service de limousines pouvaient continuer d'en exploiter un avec le nombre maximum de véhicules qu'elles avaient entre le 1er janvier 1980 et le 31 décembre 1982. Ceci réglait essentiellement le cas de Murray Hill et de Samson, notamment, avec le changement qui avait eu lieu à Dorval. La loi disait: À compter du 1er avril 1985, la Commission des transports pourra spécialiser des taxis et émettre des permis de taxi spécialisé en plus de ceux à qui on avait reconnu ces droits acquis. Évidemment, le règlement, cependant, pour cette émission n'avait jamais été émis et le député de Jeanne-Mance m'a soulevé le problème des gens qui faisaient du transport assimilable à un transport par limousine, mais sans en être.

M. Bissonnet: Sans avoir le permis.

M. Tardif: C'est-à-dire des gens qui avaient ni des limousines, ni des taxis selon les catégories de la loi, mais qui faisaient un transport, à toutes fins utiles, assimilable au transport par limousine. Il m'avait dit qu'il y en avait une trentaine de voitures. Il m'a donné le nom d'une firme.

M. Bissonnet: Il y en a à Québec et à Montréal.

M. Tardif: J'ai fait regarder la question et c'est vrai qu'il y a des gens qui faisaient un transport assimilable à un transport par limousine sans néanmoins être détenteurs ni de l'un ni de l'autre. Ils s'étaient même fait dire à l'époque par la Régie des transports: Ce que vous faites là, ce n'est pas du transport par taxi, ce n'est pas du transport par limousine, donc, allez en paix. D'accord? Du fait de l'adoption de la loi 47 et surtout de l'obligation à compter du 1er avril 1985 de détenir un permis, ils devenaient donc en état d'illégalité. Ce que je fais ici, à la demande de la ligue A-11 et de l'industrie du taxi qui ne peut pas sentir les limousines, c'est geler la situation. De quelle manière? De la façon suivante. Prenons d'abord le groupe de ceux qui détenaient un permis entre le 1er janvier 1980 et le 31 décembre 1982 qui étaient déjà reconnus dans la loi 47, ceux-là sont reconnus pour le même nombre de voitures, etc.

Pour ceux qui inquiétaient le député de Jeanne-Mance, c'est-à-dire les gens qui

n'étaient ni l'un, ni l'autre, ce que nous disons ici, c'est que ces gens pourront continuer de fonctionner à trois conditions, s'il était notoire qu'entre le 1er janvier 1980 et le 21 décembre 1983... Pourquoi je change la date dans leur cas? C'est parce que c'est la date du dépôt de la loi 47. Je ne peux pas leur appliquer la même date qu'aux premiers. Tous ceux qui exploitaient des voitures assimilables à un service de limousines entre le 1er janvier 1980 et le 21 décembre 1983 et qui exerçaient ce type d'activités et qui continuent leurs activités avec une flotte d'automobiles qui n'excède pas le nombre maximum d'automobiles qu'ils avaient au cours de cette période et qui produiront à la Commission des transports, dans les 90 jours de l'adoption de cette loi, une déclaration à cet effet pourront continuer de le faire.

Troisièmement, j'enlève à la Commission des transports pour le moment le pouvoir qu'elle avait d'émettre depuis le 1er avril 1985 un permis de taxi spécialisé, je lui enlève cela. Je dis: Ce pouvoir, vous l'aurez lorsqu'un décret vous permettra de l'exercer. (17 heures)

Quatrièmement, je dis: Cependant, ce décret pourra être adapté pour chaque région du Québec. En d'autres termes, la ligue A-11, à Montréal, a des problèmes. La ligue A-35 ou A-36 - je ne sais pas - à Québec, c'est un autre problème et l'autre, à Hull, c'est un autre problème.

Dans une même loi et dans un même décret vouloir essayer de régler le problème des taxis et des relations entre taxis et limousines à Montréal, à Québec et à Hull, on n'y aboutira jamais, de sorte qu'il y a un gel de la situation quant aux gens qui étaient dans cette zone grise: ni taxi ni limousine; une permission d'agir moyennant des conditions qui m'apparaissent raisonnables; troisièmement, levée de ce gel ou de ce moratoire par des décrets, mais sélectifs. Je me suis engagé personnellement devant la Fédération des ligues de taxi et devant la ligue A-11 de Montréal en disant: Ce décret, je ne le promulguerai pas, je ne le ferai pas promulguer par un règlement tant qu'on ne se sera pas assis ensemble et qu'on n'aura pas trouvé une solution concrète au problème des limousines.

M. Bissonnet: Cela me convient comme réponse.

M. Tardif: Voilà: Pardon!

M. Bissonnet: Cela me convient comme réponse.

M. Tardif: Merci.

M. Bissonnet: Je veux vous parler des permis de limousine, de ceux qui ont eu des

permis de limousine avant l'adoption de la loi. Cette loi a été déposée en novembre 1983 et elle a été sanctionnée le 21 décembre 1983.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bissonnet: C'est pour cela qu'on aperçoit la date...

M. Tardif: 21 décembre 1983.

M. Bissonnet: Au Québec, avant, il y avait trois permis d'exploitants de limousine. Il y avait Murray Hill, Samson,...

M. Tardif: Samson.

M. Bissonnet:... et une autre qui n'est pas opératoire.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: Je tiens à vous dire qu'en ce qui a trait aux permis de limousine, lorsque M. Clair était ministre, on n'a pas parlé de cette situation, on a parlé du taxi.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: La question que je vous pose en ce sens, c'est que, selon les permis que Murray Hill et Samson ont de la Commission des transports, elles ont quinze milles à l'extérieur de l'île de Montréal. Par exemple, si une personne de Laval veut prendre une limousine pour aller à Québec, à ce moment, en vertu de la loi qui a été adoptée, les compagnies détentrices de permis de limousine réglementaires avaient une zone de quinze milles "opting out" pour aller chercher des clients du point d'origine au point de destination. Avec ce projet de loi, on enlève des droits acquis à ces deux compagnies puisqu'on dit, à l'article 88: Le transport effectué en vertu d'un tel permis doit l'être sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Je veux vous faire réaliser que les compagnies qui existent et qui ont des investissements depuis de nombreuses années, avec l'adoption de ce projet de loi, ne peuvent plus aller, par exemple, à Boucherville pour y conduire un client.

M. Tardif: Ce n'est pas le bill omnibus, là. Vous parlez du projet de loi 47 de 1983.

M. Bissonnet: C'est cela. Je parle de l'article 88, à Laval et partout. Ces deux compagnies avaient des permis d'exploitation pour quinze milles alentour de Montréal. Donc, avec l'adoption du projet de loi, on a tout simplement dit que, pour les limousines, il y a juste un territoire au Québec, c'est la Communauté urbaine de Montréal. Dans tous

les autres territoires, il n'y en a pas. Donc, on enlève un droit acquis à ces deux compagnies. C'est la question que je veux vous poser sur cela.

M. Ciaccia: M. le ministre a dit qu'il protégeait les droits acquis.

M. Bissonnet: C'est la première question. Je n'ai pas beaucoup de questions portant sur les limousines et j'essaie de m'enfarger le moins longtemps possible sur cela. La deuxième question que je veux vous poser, porte sur les compagnies Murray Hill et Samson, qui ont, elles, acheté des automobiles additionnelles pour leur flotte avant le mois de novembre 1983, avant le dépôt du projet de loi. Disons, par exemple, que Samson - pour leurs permis, il n'y a pas de nombre minimal d'automobiles - a acheté huit nouvelles automobiles au mois de février 1983. Le projet de loi a été déposé en novembre. Pour elle, on a fait une restriction parce qu'on dit qu'elle était de bonne foi. Vous parlez de ceux qui de bonne foi ont fait des transferts de permis entre telle période et telle période. A elle, à ce moment, on a dit qu'elle était de bonne foi. Mais s'il y a une des compagnies qui peut prouver qu'elle a les permis d'immatriculation de la RAAQ comme on l'appelle, à ce moment, si elle en a acheté sept ou huit, pourquoi leur avoir imposé la date du 31 décembre 1982 alors que le projet de loi a été déposé en novembre 1983? Ces compagnies ne pouvaient pas savoir qu'un projet de loi limitait leur permis, le nombre d'autos

M. Ciaccia: Rétroactivement.

M. Bissonnet:... rétroactivement. C'est la deuxième question. Le principe de justice naturelle, M. le ministre.

Troisième question.

M. Tardif: Je m'excuse là.

M. Bissonnet: J'y vais, n'est-ce pas?

M. Tardif: Non, non, je n'ai aucune espèce d'objection, sauf qu'il s'agit là de choses dont je me demandais si cela avait été abordé lorsque le projet de loi 83 a été discuté.

M. Bissonnet: Non, je vous le dis, cela n'a pas été abordé. Je m'intéresse à l'industrie du taxi et à tout ce qui est connexe à cela. Je vais vous donner un exemple. Les compagnies en question, si elles ont cinq ou six autos qu'elles ont achetées parce qu'elles ont un permis - le permis est gelé à compter du 1er avril 1985 pour le nombre d'autos - elles ont leur plaque d'immatriculation actuellement avec un Z ou

un AT. À ce moment-là, les permis pour ces automobiles-là ont été renouvelés parce que le permis d'immatriculation finit avant le 31 mars. Donc, elles ont toutes leur permis sauf que, de la période du 1er janvier 1983 au 15 novembre, si elles ont rajouté cinq automobiles à leurs effectifs, elles l'ont fait de bonne foi et elles ont le droit d'avoir ces automobiles-là. C'est pour cela que je pose ces questions.

Troisième et dernière question sur les limousines.

M. Tardif: Sur la question, M. le Président, de la raison pour laquelle la date a été arrêtée au 31 décembre 1982 pour la détermination du nombre maximum de véhicules entre deux périodes, on va s'enquérir pour voir tout cela.

M. Bissonnet: C'est ça.

M. Tardif: On m'a dit qu'il y avait eu quand même, avant l'adoption de la loi et le dépôt, un livre vert, blanc, jaune...

Une voix: Blanc.

M. Tardif:... sur le taxi qui avait circulé.

M. Ciaccia: Il n'était certainement pas rosé.

M. Bissonnet: Il n'était pas rouge certain.

M. Tardif: Un document... Je m'excuse! Ce que je veux dire...

M. Bissonnet: D'accord, je comprends votre point de vue.

M. Tardif: Je n'essaie pas de lui dire que c'est ça qui s'est produit. Je dis qu'il y a eu un document de consultation qui a circulé dans le milieu, qui a été rendu public, qui a été discuté par des rencontres entre les fonctionnaires et les ligues de taxi un peu partout au Québec et la fédération des ligues. Est-ce que ce document et les consultations étaient suffisamment explicites pour qu'on puisse en tirer de là qu'une personne était suffisamment informée que c'était cela qui s'en venait? Je lui dis que je vais vérifier...

M. Bissonnet: D'accord, très bien.

M. Tardif:... pour voir s'il y a, dans les documents qui ont circulé, quelque chose qui permet d'avoir retenu ce point d'ancrage qui est le 31 décembre 1982, plutôt que la date du dépôt de la loi. Je vais vérifier et je vais lui donner la réponse.

M. Bissonnet: M. le ministre, on a le livre vert sur la fiscalité qui est sorti et cela ne veut pas dire qu'effectivement tout ce qu'il y a dedans va être adopté. Mais ce que je peux vous dire, c'est que, lorsqu'on était en troisième lecture sur le projet de loi 47, on a eu un intervenant - les limousines - qui a fait écrire une lettre par son bureau d'avocats pour demander d'être entendu. On a refusé de l'entendre. Remarquez bien, est-ce que c'était ce point-là qu'il voulait faire valoir devant le ministre des Transports à l'époque? Je ne peux pas vous le dire, je ne le sais pas, mais nous, de l'Opposition, on a reçu la même lettre que le ministre a reçue à l'époque et on a demandé: Est-ce qu'on peut les entendre? Évidemment, c'était un projet de loi sur le taxi, mais il ne faut pas faire de discrimination contre personne.

La seule question que je vous pose à cet effet, c'est qu'on ne parle sûrement pas de beaucoup d'automobiles; il y en a peut-être quatre ou cinq, je ne le sais pas, ou deux ou trois. Il reste une chose, c'est qu'avant le 16 novembre, légalement, la personne avait le droit, avec le permis, de se poser cela.

Deuxièmement, pour les permis de limousine, ces compagnies ont un rayon de 15 milles. Avec la loi, dans le tout le Québec, on limite le transport par limousine à la Communauté urbaine de Montréal seulement. Je comprends que...

M. Tardif: L'alinéa 2 dit: "Toutefois, il peut être effectué à l'extérieur de ce territoire, pourvu que le point d'origine ou de destination de la course soit situé dans le territoire."

M. Bissonnet: D'accord. Si, par contre, je suis à Laval et que Mme la députée de Chomedey doit venir à une urgence et qu'elle veut prendre une limousine, elle ne peut pas parce qu'il n'y a pas de permis dans ce secteur. Deuxièmement, avant l'adoption de la loi, elle pouvait parce que les deux compagnies détentrices de permis, Murray Hill et Samson, avaient un territoire protégé de 15 milles autour de Montréal. Avec ce projet de loi, on leur enlève cette possibilité parce que, au moment où je vous parle, personne ne peut requérir une limousine dans Boucherville - le maire de Boucherville est ici, on pourra lui poser la question - personne ne peut requérir un service de limousine parce que ça n'existe pas, en 1985, au Québec, dans ces secteurs.

J'aimerais que vous analysiez cela; c'est un autre droit acquis qu'on enlève à un service donné. Le problème, c'est que je comprends qu'avec votre projet d'amendement, vous voulez attendre qu'il y ait des concertations régionales, ça a bien du sens, mais lorsque des gens ont des droits acquis,

des droits acquis, je crois beaucoup à cela.

Troisièmement, la question que je vous pose dans ce projet de loi, porte sur l'article 89. Dans l'industrie du taxi, vous savez très bien que le principe, à Montréal, c'est qu'on loue des automobiles et, dans le service des limousines, l'article 89 dit que le titulaire d'un tel permis ne peut confier la garde et l'exploitation d'une limousine qu'à ses salariés. Pourquoi les compagnies de taxi peuvent-elles louer et les compagnies de limousine ne peuvent-elles pas louer? Est-ce qu'il y a une raison?

M. Tardif: Les compagnies de taxi.

M. Bissonnet: Disons que j'ai 40 taxis et que je les loue tous. Je vous engage, M. le ministre...

M. Tardif: Un instant. Vous louez vos voitures à des individus.

M. Bissonnet: C'est ça. Les compagnies de limousine font la même chose.

M. Tardif: Non, je regrette. La compagnie de limousine, à la place, vous recrute, vous, monsieur, avec votre voiture...

M. Bissonnet: Non.

M. Tardif:... vous met une casquette et je ne sais pas quoi et vous inscris comme un des membres de la flotte de telle compagnie. À ce moment-là, ce n'est pas vraiment le propriétaire, le titulaire du permis qui loue sa voiture; c'est l'inverse, on va chercher des sous-traitants qu'on engage. Ce n'est pas du tout la même chose.

M. Bissonnet: Je vais vous expliquer, M. le ministre. Demain matin, vous quittez votre emploi et vous décidez de prendre de l'expérience et, juste pour savoir comment ça fonctionne, vous voulez être chauffeur de limousine. Ce sera drôle au début, mais la première chose qui va arriver, c'est que vous pouvez être engagé comme salarié, c'est possible.

M. Tardif: Je ne sais pas.

M. Bissonnet: Oui, il y des compagnies qui engagent des gens qui sont payés à salaire. Vous pouvez aussi, M. le ministre...

M. Tardif: Je n'ai pas compris.

M. Bissonnet: Vous pouvez aussi louer la voiture qui appartient à une compagnie de limousine. Cela vous coûte tant par jour.

M. Tardif: Cela, ce n'est pas problématique, ce n'est pas ça qui est en cause.

M. Bissonnet: C'est quoi?

M. Ciaccia: Ils n'ont pas le droit de faire ça.

M. Tardif: Ce qui est en cause, c'est vous, monsieur, ne possédant aucune voiture, vous agissez comme "broker". Vous avez établi votre nom et, à ce moment-là, vous recrutez des propriétaires de voiture qui assument tous les frais et vous, vous êtes l'espèce de "broker". C'est ça qui est en cause.

M. Bissonnet: M. le ministre, est-ce que vous me dites que, pour tous ceux qui ont des permis de limousine en règle, les voitures ne sont pas enregistrées à leur nom?

M. Tardif: Ah non, je n'ai pas dit que tous ceux qui font ça sont dans cette situation, mais je dis que la location, lorsqu'elle est appliquée aux limousines, est plutôt de la nature de celle que je décris. Je ne dis pas tous!

M. Bissonnet: Pourriez-vous regarder cela attentivement?

M. Tardif: Avec plaisir.

M. Bissonnet: Je vais vous donner des exemples.

M. Tardif: Non, je vous crois.
(17 h 15)

M. Bissonnet: Je vais vous donner un exemple. Chez Murray Hill, ce sont des salariés; chez Samson, ce ne sont pas des salariés. Chez Samson, le type loue la voiture tant par jour, paie ses dépenses d'essence et - disons qu'il paie 150 \$ par jour et que ça lui rapporte 280 \$ - il n'est pas payé à l'heure; plus il travaille, plus il fait des revenus. Pourquoi fait-on une distinction entre les taxis qui ont le droit de louer leur voiture. Quelqu'un qui a une flotte de 40 autos pour le taxi et qui loue ses 40 voitures, pourquoi lui permet-on de louer? Pourquoi ne lui permet-on pas de louer à une compagnie de limousines?

M. Tardif: M. le Président, sur les trois points soulevés par le député: 1. la date ou les deux dates fatidiques: le 1er janvier 1980 et le 31 décembre 1982, d'une part et la question de la location et, d'autre part, la question de la territorialité dans la région de Montréal, je lui dis que je regarde cela, mais ce que je fais ici par la loi 81, à la demande de l'industrie du taxi, c'est essayer de geler la situation. D'accord?

M. Bissonnet: Je ne veux pas qu'on...

M. Tardif: Non, non.

M. Bissonnet: Par mes interventions, je n'ouvre pas la situation; pour moi, la situation est gelée.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: Mais à l'intérieur de ce qu'on a fait, il faut quand même faire la continuité avec ce qu'on faisait avant.

M. Tardif: L'industrie m'a demandé de geler cela et m'a dit: Ensuite, M. le ministre, on va s'asseoir ensemble et trouver des solutions au problème de l'interface taxi-limousine.

M. Bissonnet: C'est cela.

M. Tardif: D'accord? Je leur ai dit: D'accord, c'est cela qu'on va faire. Là, le député m'apporte d'autres problèmes qui devraient, le cas échéant, être inclus dans l'espèce de gel, n'est-ce pas?

M. Bissonnet: Je n'ajoute rien.

M. Tardif: Non, c'est-à-dire geler dans le sens, par exemple, qu'on dit: On va chercher deux ou trois articles qui modifiaient les choses et on les ramène au statu quo ante, c'est cela.

M. Bissonnet: Ce que je vous dis, M. le ministre, c'est que, par l'adoption de la loi 47, dans deux cas en particulier: l'article 87 et l'article 88...

M. Tardif: Vous avez noté tout cela?

M. Bissonnet:... on crée un...

M. Tardif: L'article 87 et l'article 88, quel est l'autre?

M. Bissonnet:... préjudice à des personnes qui ont investi comme tout le monde. À l'article 89, on dit: On a un changement...

M. Tardif: Aux articles 87, 88 et 89, c'est noté. Je vais vous donner les réponses.

M. Bissonnet: C'est correct.

M. Tardif: D'accord?

M. Ciaccia: J'aurais seulement une question.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Quand vous avez mentionné ce qui se produisait dans le cas des limousines, c'était qu'on allait recruter les propriétaires et on les embarquait dans le plan de limousine et vous vouliez empêcher

cela effectivement...

M. Tardif: Je dis empêcher...

M. Ciaccia:... ou bien vous voulez mettre fin à cela.

M. Bissonnet: Cela existe.

M. Ciaccia: Est-ce que cela veut dire que dans une compagnie où il y a un propriétaire de limousine, le propriétaire pourrait louer son automobile? C'est cela la suggestion qu'on vous fait, c'est qu'il faudrait amender...

M. Tardif: À la limite...

M. Ciaccia:... l'article 89 de la loi pour lui permettre de faire cela.

M. Tardif:... cela pourrait être cela. Mais ce que je dis au député de Mont-Royal, c'est qu'entre les taxis ordinaires et les limousines, c'est une guerre à finir. Ce que j'essaie de faire avec cela ici, c'est imposer une trêve pour qu'on trouve une solution.

M. Bissonnet: C'est dans le même sens où vont les questions.

M. Tardif: C'est tout. Je ne veux pas trancher dans un sens ou dans l'autre ou pour l'un ou pour l'autre, d'accord?

M. Ciaccia: Pourriez-vous vous engager à regarder...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... les trois points que nous avons soulevés...

M. Tardif: Ils sont notés.

M. Ciaccia:... et pourriez-vous nous faire part de votre décision avant la troisième lecture?

M. Tardif: C'est ce que j'allais dire au député s'il m'avait seulement laissé finir. J'ai noté les trois points et, si tant est qu'il nous fallait faire machine arrière sur certains points, j'arriverai en troisième lecture avec des papillons. D'accord?

M. Bissonnet: Je veux qu'il soit très clair, M. le ministre, que les interrogations qu'on se pose à cet effet-là n'ont aucun objectif d'augmenter...

M. Tardif: Non, non.

M. Bissonnet:... le nombre de limousines.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: Pas du tout. C'est simplement afin de régulariser. Le problème qu'il y avait, c'était le transport spécialisé. Des personnes faisaient des demandes pour transférer le taxi à un taxi spécialisé, à la limousine. Là, on accroissait de façon importante le nombre de limousines, ce qui n'est pas le vœu ni l'intention des chauffeurs de taxi. Je concours à cela.

M. Tardif: D'accord. Ce que je dis ici, c'est qu'en troisième lecture, je vais dire exactement ce que je pense que je peux faire sur ces trois points-là.

M. Bissonnet: Parfait.

M. Tardif: D'accord?

M. Bissonnet: Là, on peut commencer à étudier l'article 22, M. le Président.

M. Tardif: Attendez un peu, on va revenir au texte parce que je suis tout perdu. Une seconde.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 22.

M. Tardif: Article 22.

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

M. Tardif: Article 22.

Le Président (M. Marquis): Qui avait été lu...

M. Tardif: Qui avait été lu...

Le Président (M. Marquis):... précédemment.

M. Tardif: D'accord, adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 23 est adopté. J'appelle l'article 24.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 24 est adopté. J'appelle l'article 25.

M. Tardif: Ceci a pour effet de permettre de payer plus rapidement ceux qui veulent vendre leur permis dans le cadre du plan de rachat.

M. Bissonnet: Le plan de rachat va fonctionner davantage si c'est fait comme ça. C'était une des lacunes de l'ancien plan de rachat.

M. Tardif: C'est ça.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 25 est adopté. J'appelle l'article 26.

M. Bissonnet: À l'article 26, il y a un amendement.

Le Président (M. Marquis): L'article 25 est adopté.

Une voix: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 26. Nous allons procéder paragraphe par paragraphe. En conséquence, j'appelle l'article 41. 1 introduit par l'article 26.

M. Tardif: Est-ce que je dois donner lecture de cela?

Le Président (M. Marquis): Excusez, c'est que...

M. Tardif: Article 41.

Le Président (M. Marquis): Le texte demeure comme il est, mais...

M. Bissonnet: On ajoute à la fin.

Le Président (M. Marquis): C'est ajouté à la fin. Deux articles sont ajoutés à la fin.

M. Bissonnet: Si je comprends bien, M. le ministre, à 41. 1, si, par exemple, la communauté urbaine prend un champ de compétence, c'est elle qui émettrait les permis de "pocket number".

M. Tardif: C'est ça.

M. Bissonnet: Comme cela se faisait autrefois. Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 1, adopté. J'appelle l'article 41. 2.

M. Bissonnet: Quand on parle d'un permis de chauffeur, cela veut dire que c'est l'autorité régionale qui donnerait le permis de chauffeur. Est-ce que c'est elle qui ferait passer...

M. Tardif: Non, non.

M. Bissonnet: Quand on dit un permis de chauffeur, cela peut être nuancé.

M. Tardif: Non, non. Une personne doit, pour pouvoir conduire un taxi, posséder d'abord son permis de conduire. Cela est émis par la régie. Ce qu'on appelle le "pocket number" devient ce qu'on appelle le permis de chauffeur de taxi - d'accord? - qui, lui, sera émis par l'autorité régionale constituée.

M. Bissonnet: C'est parce que, quand on lit le texte, c'est l'autorité régionale qui va émettre un permis de chauffeur.

M. Tardif: Le député de Jeanne-Mance doit être comme moi. À l'époque, quand il a eu son permis de conduire, il y avait les permis de conducteur et les permis de chauffeur. Aujourd'hui, il n'y a que le permis de conducteur avec différentes classes. Ici, le permis de conducteur est toujours émis par la régie, tandis que le "pocket number" ou le permis de travail, si on aime mieux, ou ce qu'on appelle le permis de chauffeur de taxi, lui, pourra être émis par une autorité régionale.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 2, adopté. J'appelle l'article 41. 3.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 3, adopté. J'appelle l'article 41. 4.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 4, adopté. J'appelle l'article 41. 5.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 5, adopté. J'appelle l'article 41. 6.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 6, adopté. J'appelle l'article 41. 7. 11 y a un papillon.

M. Bissonnet: M. le ministre pourrait faire la proposition.

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet: Si vous voulez faire la proposition pour ajouter les deux articles, on va les adopter.

M. Tardif: C'est ça. Ajouter, après l'article 46. 1 de la Loi sur le transport par taxi introduit par l'article 26 du présent projet de loi, les articles suivants: "41. 7 Une personne dont le permis de chauffeur de taxi

fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation doit retourner ce document à la régie ou à l'autorité régionale qui l'a délivré.

"41. 8 Lorsque la personne refuse ou omet de se conformer à l'article 41. 7, la régie ou l'autorité régionale, selon le cas, peut demander à un agent de la paix de confisquer le permis de chauffeur de taxi de cette personne qui doit alors remettre sur-le-champ ce document à l'agent de la paix qui lui en fait la demande. "

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 41. 7, adopté. J'appelle l'article 41. 8.

M. Bissonnet: C'est le deuxième paragraphe.

M. Tardif: Je m'excuse. Cela a été lu? C'est la même chose, d'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 41. 8 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article...

M. Tardif: Article 27.

Le Président (M. Marquis):... 26 tel qu'amendé est adopté?

M. Bissonnet: Il y a un papillon à 42. 1.

M. Tardif: On n'est pas rendu là.

M. Bissonnet: L'article 42, c'est plus loin.

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Marquis): Oui.

M. Tardif: Il faut faire l'article 27 avant.

M. Bissonnet: Excusez-moi.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 26 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 27.

M. Tardif: Ce sont des mots qui deviennent inutiles puisqu'il est prévu que c'est la régie qui est habilitée à émettre les permis de chauffeur de taxi à défaut d'une autorité régionale. Alors, on biffe ces mots qui sont inutiles, c'est tout.

M. Bissonnet: Adopté.

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

M. Tardif: On ajoute tout simplement les mots "en son nom" pour bien démontrer que l'autorité régionale qui émettra les permis le fait comme mandataire de la régie.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 28 est adopté. J'appelle l'article 29.

M. Tardif: C'est une disposition de concordance, tout simplement.

M. Bissonnet: Il y a un amendement, M. le ministre.

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet: Il y a un amendement.

Le Président (M. Marquis): 11 y a un amendement, je pense.

M. Tardif: Ah oui! Remplacer l'article 29 de ce projet de loi par le suivant: "29. L'article 70 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, après le nombre "20" de ce qui suit "41. 7, 41. 8";

2° par le remplacement du mot et du nombre "ou 94" par ce qui suit "90. 3, 94 ou 94. 2".

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: C'est clair comme de l'eau de roche.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 29 est adopté. Est-ce que l'article 29, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 30.

M. Tardif: C'est l'endroit où on enlève la date du 1er avril. Est-ce cela? Non?

M. Bissonnet: M. le ministre, avant de passer à l'article 30, on pourrait adopter les articles 42. 1, 42. 2 et 42. 3, puisqu'à l'article 30. 1 on fait référence à l'article 42. 2. Je parle du nouveau papillon qui sera ajouté à la fin du projet de loi. C'est parce qu'à l'article 30. 1 on fait référence à l'article 42. 2.

M. Tardif: "Les articles 83 à 85 de cette loi sont remplacés par les suivants". Pardon?

Une voix: On ajoute un article 30. 1.

M. Bissonnet: L'article 30. 1, l'amendement.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: On pourrait adopter l'article 30...

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet:... et, après cela, adopter l'article 42. 1 puisqu'on fait référence à l'article 42. 2.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: D'accord.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 30 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: Adopté. D'accord.

M. Bissonnet: Là, vous apportez votre papillon, M. le ministre.

M. Tardif: Vous voulez aller immédiatement à...

M. Bissonnet: Oui, aux articles 42. 1, 42. 2 et 42. 3, qui vont être renumérotés et qui seront dans le même chapitre, M. le ministre; cela va être encore plus clair quand on lira cela.

M. Tardif: D'accord. Les articles 42. 1, 42. 2 et 42. 3? Voilà.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 42. 1.

M. Tardif: L'article 42. 1.

Le Président (M. Marquis): Est-ce qu'il faut adopter l'article 42, d'abord? Non?

M. Tardif: Non. Cela n'a rien à voir.

Le Président (M. Marquis): D'accord.

M. Bissonnet: Non. Vous reviendrez après, ils vont renuméroter tout cela.

Le Président (M. Marquis): L'article 42. 1?

M. Bissonnet: On va les faire travailler un peu.

M. Tardif: M. le Président, c'est exactement ce que j'ai expliqué en d'autres termes tantôt. D'une part, on enlève la date du 1er avril 1985, qui était celle pour l'émission de permis spécialisés; c'est ce qu'on fait à l'article 42. 1. L'article 42. 2 vise à reconnaître ces entreprises qui n'étaient ni des compagnies de taxis, ni des compagnies de limousines. L'article 42. 3 dit que le gouvernement pourra par décret, pour chaque autorité régionale, fixer la date à compter de, etc.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 42. 1 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 42. 2 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 42. 3 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Tardif: Donc, on revient...

Le Président (M. Marquis): Un instant:

M. Bissonnet: À l'article 30. 1.

M. Tardif:... à l'article 30. 1. C'est la même chose.

Le Président (M. Marquis): Un instant, juste le temps de faire les écritures!

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.
(17 h 30)

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 31. Un instant: Après l'article 30, nous avons...

M. Tardif: L'article 30. 1.

Le Président (M. Marquis):... un nouvel article, 30. 1. J'appelle l'article 30. 1.

M. Tardif: Alors, il introduit l'article 90. 1. L'article 90. 1, c'est celui... Je m'excuse, tantôt, lorsque j'ai dit qu'à l'article 42 point je ne sais pas quoi...

M. Bissonnet: Point 2.

M. Tardif:... à 42. 3, c'était le pouvoir d'émettre des décrets par zone...

M. Bissonnet: Oui.

M. Tardif:... ce n'est pas exact. L'article 42. 3, c'est la date pour lever le gel dans la zone, mais, pour émettre le décret régional...

M. Bissonnet: C'est là-dedans.

M. Tardif:... c'est l'article 90. 1.

M. Bissonnet: Cela va.

M. Tardif: D'accord?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: L'article 90. 2...

Le Président (M. Marquis): Un instant!

M. Tardif: Je m'excuse.

M. Bissonnet: On les fait travailler, M. le ministre, cela n'a pas de bon sens.

Le Président (M. Marquis): L'article 90. 1 introduit par l'article 30. 1 est adopté.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 90. 2.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: C'est relié à la levée du gel à un moment donné.

Le Président (M. Marquis): L'article 90. 2 est adopté. J'appelle l'article 90. 3.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Tardif: De concordance.

Le Président (M. Marquis): L'article 90. 3 est adopté. J'appelle l'article 90. 4.

M. Tardif: Adopté.

M. Bissonnet: Adopté sur division, compte tenu qu'on attend des éclaircissements du ministre sur les articles 89 et 90.

M. Tardif: Je m'engage à donner ces éclaircissements en troisième lecture.

M. Bissonnet: On vérifie cela vite, un projet de loi!

Le Président (M. Marquis): L'article 90. 4 est adopté sur division.

M. Tardif: Je dois dire que le député avait bien étudié son projet de loi.

Le Président (M. Marquis): En conséquence, l'article 30. 1 est adopté sur division.

M. Bissonnet: C'est cela, évidemment, à la suite des vérifications.

M. Tardif: L'article 31, d'accord.

M. Bissonnet: L'article 31.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 31.

M. Bissonnet: Quel est le changement, M. le ministre, avec l'article 94. 1? Actuellement, pour quelqu'un de la ville de Québec, qui a un permis de guide touristique - il y en a qui en ont à Québec, je sais qu'il y en a qui en ont à Montréal - quel sera le changement? Est-ce que c'est la Commission des transports qui émettait l'actuel permis de guide touristique? Je sais que, dans le temps, à Montréal, c'était la ville elle-même qui le faisait. Est-ce qu'il y a des examens à passer pour les personnes qui veulent être guides touristiques?

M. Tardif: Auparavant, dans la réglementation, le transport touristique était traité en bloc, qu'il se fasse par autobus ou par taxi.

M. Bissonnet: Oui.

M. Tardif: Or, ce sont deux séries de dispositions distinctes, si bien que le transport touristique par autobus sera régi par le règlement sur les autobus et le transport par taxi sera régi par le règlement sur le taxi. Point. D'accord?

M. Bissonnet: D'accord. Lorsque la Commission des transports du Québec autorisera un permis de service touristique par taxi, est-ce qu'il y a des examens ou des spécifications qu'on exigera de ces personnes afin qu'elles assurent un excellent service de guide touristique?

M. Tardif: On me dit que les permis de guide touristique sont émis par les municipalités.

M. Bissonnet: Mais on dit ici que "la Commission des transports du Québec peut autoriser le titulaire d'un permis de taxi..."

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet:... à fournir un service touristique."

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: Si la Commission des transports offre à un propriétaire d'auto-taxi de donner un service touristique, évidemment, la Commission des transports ne vérifiera pas...

M. Tardif: Non.

M. Bissonnet:... si la municipalité a accordé le permis de guide touristique. Si cela prend un permis de guide touristique de la municipalité, il faut qu'il l'ait automatiquement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bissonnet: Très bien.

M. Tardif: C'est la municipalité.

M. Bissonnet: Adopté, M. le Président.

M. Tardif: Article 94. 1.

Le Président (M. Marquis): L'article 31 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Article 32?

Loi sur les transports

M. Tardif: D'accord, article 32.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre, brièvement, pourrait nous dire quel est le but de cet article?

M. Tardif: Article 32?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: C'est que les rapports d'exploitation qui sont actuellement prescrits par règlement pour le renouvellement de permis par la Commission des transports présentent peu d'intérêt pour cette dernière. En fait, ils ne seront même plus exigés à l'avenir, du moins en ce qui concerne le transport par autobus.

Cependant, pour orienter l'action du gouvernement en matière de réglementation et de déréglementation, le ministre devrait pouvoir exiger des transporteurs d'un secteur donné des renseignements relatifs à l'exploitation de leur entreprise, évidemment, on le comprendra, dans le cas des organismes qu'on subventionne, par exemple, les commissions intermunicipales de transport, les conseils intermunicipaux, etc., déjà, à titre de fournisseur. Deuxièmement, pour ce qui est, comment dirais-je, d'avoir une idée

des volumes d'achalandage, actuellement, nous n'avons pas beaucoup de connaissances, à savoir combien de citoyens, entre Montréal et Québec, utilisent l'autobus, le train ou l'avion.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas besoin d'un rapport d'exploitation pour connaître le volume d'achalandage. Le rapport d'exploitation va beaucoup plus loin que cela.

M. Tardif: Un instant: Un instant! Cela va plus loin que cela, effectivement, mais M. le député de Mont-Royal doit savoir, lui qui a plaidé si brillamment pour l'interfinancement en disant qu'il y a des lignes payantes entre Montréal et Québec, qu'il y en a d'autres qui le sont moins et qu'il faut donc que des transporteurs aient des bouts payants pour compenser les bouts non payants. Il a donc fait un plaidoyer en faveur de l'interfinancement. Comment vais-je faire pour, justement, décider de l'octroi de nouvelles lignes ou pour apprécier les besoins nouveaux - ce n'est pas moi qui décide des lignes, il y a une commission pour cela - qui pourraient survenir et ouvrir plus ou moins grande la réglementation en me basant uniquement sur ces revendications d'interfinancement sans néanmoins avoir de données?

Donc, je dis tout simplement à ces gens qui veulent avoir des ouvertures plus ou moins grandes du côté de la réglementation qu'avant de faire cela il est à peu près normal que le ministre des Transports dispose de données là-dessus. Cela me paraît tout à fait normal.

M. Ciaccia: Je dois avouer que, quand vous me dites: Comment vais-je le savoir, pour la question de l'interfinancement, évidemment, je n'ai pas de réponse à cela. Cela semble logique. Si un transporteur dit: J'ai besoin de certaines lignes, de certains corridors pour m'interfinancer et supporter d'autres lignes, je présume que cela serait logique, de la part du gouvernement, de demander: Donnez-moi votre rapport d'exploitation là-dessus. Mais l'article, tel que vous le rédigez, va beaucoup plus loin que cela.

M. Tardif: Oui, oui.

M. Ciaccia: Il semble complètement discrétionnaire et pas limité à des transporteurs particuliers. C'est "wide open" comme on pourrait dire. Si c'est votre intention de le demander, de l'exiger dans certains cas, est-ce que vous ne pourriez pas limiter un peu l'article pour le rendre moins discrétionnaire et pour qu'il ne soit pas utilisé à d'autres fins?

M. Tardif: Mais le député doit se

rendre compte, ici, je pense, que ce n'est pas uniquement le transport des personnes.

M. Ciaccia: Non, non, de marchandises aussi.

M. Tardif: Le transport des marchandises aussi. Ce n'est pas purement discrétionnaire, à savoir que cela va être demandé à un tel et pas à tel autre.

M. Ciaccia: Vous dites: "Dans le délai qu'il indique et sur une formule qu'il prescrit".

M. Tardif: Non, mais ce qui est prévu - si c'est cela qui intéresse le député - c'est une formule de rapport qui sera périodique - est-ce que ce sera semestriel, mensuel ou annuel? - en donnant un canevas de renseignements pour l'ensemble des entreprises.

M. Ciaccia: Pour chacune? Vous allez l'exiger de toutes?

M. Tardif: Il n'est pas question de prendre sélectivement telle entreprise plutôt que telle autre. L'Ontario fonctionne comme ceci présentement.

M. Ciaccia: Mais l'article semble discrétionnaire dans le sens qu'il vous permet de l'exiger de l'un plutôt que de l'autre, quand vous dites que: "Le ministre peut par arrêté exiger de tout transporteur".

M. Tardif: C'est "qu'il désigne" qui vous fatigue?

M. Ciaccia: "Qu'il désigne". Vous pouvez désigner l'un et ne pas désigner l'autre. Si vous dites qu'il faut que tout...

M. Tardif: C'est cela. Pourquoi dit-on "qu'il désigne"?

M. Ciaccia: Si vous le faites pour tous...

M. Tardif: L'objectif est de dire: Par exemple, les transporteurs scolaires, voici le type de rapport qu'on attend de vous.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il serait possible...

M. Tardif: D'enlever les mots "qu'il désigne"?

M. Ciaccia:... d'enlever ces mots, pour commencer?

M. Tardif: Donc, que ce soit moins...

M. Ciaccia: Arbitraire, discrétionnaire.

M. Tardif: D'accord. Je n'ai pas d'objection. Ce n'est pas cela le but.

M. Ciaccia: Il y a des questions d'interfinancement pour les transporteurs, que ce soit les transporteurs de personnes ou de marchandises, mais il doit y avoir aussi, dans certains cas, des questions de concurrence. Si un transporteur doit donner son rapport, cela peut l'affecter vis-à-vis de son compétiteur dans les cas où cela peut être discrétionnaire. Est-ce que des représentations vous ont été faites concernant cet article?

M. Tardif: Non, cela n'a causé aucune difficulté à aucun des transporteurs.

M. Ciaccia: Peut-être ne le savent-ils pas.

M. Tardif: Ah oui, les gens de l'ACQ et de l'APAQ, qui étaient d'ailleurs ici ce matin, ont vu ce projet et cela ne leur cause pas de problème.

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: M. le Président, je proposerais de modifier l'article 4. 1 introduit par l'article 32 du projet de loi en supprimant les mots "qu'il", à la première ligne et "désigne", à la deuxième ligne. Le texte se lirait dorénavant comme suit: "4.1. Le ministre peut par arrêté exiger de tout transporteur, dans le délai qu'il indique et sur une formule qu'il prescrit, la production d'un rapport d'exploitation."

M. Ciaccia: C'est un peu mieux.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 32 est adopté. Est-ce que l'article 32 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté. Alors, il s'agit ici de...

Le Président (M. Marquis): Un instant!

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.
(17 h 45)

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 32 tel qu'amendé est adopté?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Marquis): Très bien, merci. J'appelle l'article 33.

M. Tardif: Il s'agit, M. le Président, de prévoir le pouvoir de faire les différences eu égard aux personnes transportées dans

l'imposition de l'obligation de détenir un permis pour effectuer un transport. Par exemple, on pourrait prévoir, dans le cas des personnes handicapées, notamment, des exemptions de l'obligation de détenir des permis comme tels.

M. Ciaccia: Est-ce que cela touche, par exemple, les autobus pour les clubs sociaux? Est-ce que cela vise cela?

M. Tardif: Cela pourrait être cela, éventuellement, une fondation, un club de l'âge d'or, s'il obtient en cadeau d'un fabricant.

M. Ciaccia: Alors, c'est pour permettre...

M. Tardif: C'est cela. Si une fondation obtient une camionnette qui transporte des personnes âgées et tout cela, elle n'a pas besoin de permis pour cela.

M. Ciaccia: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 33 est adopté.
Article 34?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Oui.

M. Tardif: À l'article 33, il y avait un deuxième alinéa qui ne posait pas de problème.

M. Ciaccia: Non.

M. Tardif: D'accord. Article 34.

Le Président (M. Marquis): Article 34?

M. Ciaccia: Vous y allez article par article.

M. Tardif: L'article 34, on le divise en sous-groupes. L'article 9 introduit par l'article 34?

M. Ciaccia: L'article 9 est adopté.

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

L'article 9 introduit par l'article 34 est adopté.

Article 10?

M. Ciaccia: L'article 10 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 10 introduit par l'article 34 est adopté.

M. Ciaccia: J'aurais juste une question sur l'article 9. 3.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a une raison pour les durées différentes de mandat?

M. Tardif: Je m'excuse. Pourquoi, M. le Président?

M. Ciaccia: À l'article 9. 3...

M. Tardif: Oui. Le président est nommé pour trois ans et les autres membres sont nommés pour au plus trois ans, mais ils pourraient être nommés pour moins aussi.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez des raisons spéciales?

M. Tardif: Je n'ai pas de raisons spéciales, mais, à un moment donné, c'est qu'on peut penser que cela pourrait assurer une certaine rotation selon les champs de recherche. Si, par exemple, l'emphase est mise, je ne sais pas, sur la recherche dans le domaine de l'aviation, on peut peut-être vouloir avoir plus de spécialistes dans ce secteur; alors, c'est cela, l'idée.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 9 est adopté.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: L'article 10 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 10 est adopté.

J'appelle l'article 11 toujours introduit par l'article 34.

Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Une voix: Est-ce que l'article 10 a été adopté?

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Marquis): L'article 10 est adopté.

M. Ciaccia: Oui, l'article 10 est adopté.

Une voix: Article 11.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 11 est adopté. J'appelle l'article 12.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 12 est adopté. Est-ce que l'article 34 est adopté globalement?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 35.

M. Tardif: C'est de concordance avec l'article 33 qu'on vient d'adopter.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 35 est adopté. Article 36?

M. Tardif: C'est également de la concordance, M. le Président.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a une contradiction entre les articles 35 et 36? À l'article 35, vous dites: "délivrer les permis et en fixer la durée" et à l'article 36 vous dites: "À moins d'une disposition contraire dans un règlement, tout permis a une durée maximale d'un an..."

M. Tardif: D'accord. Ici, ce sont les pouvoirs de la commission.

Une voix: Oui.

M. Tardif: D'accord. À l'article 35, on dits "délivrer les permis et en fixer la durée". À l'article 33, on dit que le gouvernement, par exemple, pourrait dire que le permis pourrait être d'une durée minimale de six mois et maximale de cinq ans. La commission dira: Je vous donne un permis, monsieur, pour une durée d'un an. D'accord?

M. Ciaccia: D'accord. L'article 36 est adopté.

Le Président (M. Marquis): Un instant. L'article 36 est adopté. Avant d'aller plus loin, j'ai une correction à faire pour les besoins du procès-verbal.

M. Ciaccia: La contradiction n'était pas à l'article 33; c'était entre les articles 35 et 36.

M. Tardif: Entre les articles 35 et 36?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Si le pouvoir réglementaire n'est pas exercé à l'égard d'une catégorie de permis, par exemple, s'il n'y a pas de minimum ni de maximum, à ce moment-là, le permis est émis pour une durée d'un an par la commission. Non?

M. Ciaccia: L'article 35 dit: "délivrer les permis et en fixer la durée".

M. Tardif: C'est la commission.

Une voix: Dans le cadre du règlement.

M. Tardif: Dans le cadre du règlement. Il y a une règlement qui dit qu'un permis pourrait être émis entre un jour et dix ans.

M. Ciaccia: Oui, et l'article 36?

M. Tardif: La commission va le déterminer exactement en disant: Voici, monsieur, sur une base expérimentale - je ne sais pas quoi - on vous donne un permis d'un an. L'article 36, lui...

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif:... modifie l'article 37 en disant "À moins d'une disposition contraire dans un règlement". En d'autres termes, si rien n'a été prévu à proprement parler...

M. Ciaccia: Comme durée.

M. Tardif: La durée, c'est un an. D'accord?

M. Ciaccia: D'accord. L'article 36 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 36 est adopté. Je reviens en arrière pour adopter l'article 34 parce que j'ai mal posé la question. Je la pose une autre fois. Est-ce que les articles 9 à 9, 9, 10 et 10. 1, 11 et 11. 1, ainsi que 12 introduits par l'article 34 sont adoptés?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 37.

M. Tardif: Ceci introduit cette souplesse dont je parlais quant à l'émission de permis saisonniers de transport sans que, à chaque saison, le titulaire n'ait à reprendre la procédure, si celui-ci dit: C'est dans le temps des sucres que je fais cela, à tous les printemps.

Une voix: Sauf si le printemps est long.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 37 est adopté. J'appelle l'article 38.

M. Ciaccia: Est-ce que l'industrie est d'accord avec cet article, d'après vos

consultations?

M. Tardif: Sur l'article 38?

M. Ciaccia: Sur l'article 38.

M. Tardif: Absolument. Il s'agit de permis expérimentaux ici. Donc, on est, au contraire, bien heureux de ces diverses possibilités...

M. Ciaccia: Non, ce n'est pas celui-là.

M. Tardif: Pardon? L'article 38? Bien oui. "Malgré l'article 40..."

M. Ciaccia: Ce ne sont pas des permis expérimentaux.

M. Tardif:... la commission doit révoquer le permis de transport par autobus d'un transporteur qui ne fournit pas pendant au moins 30 jours les services autorisés par son permis à moins qu'il ne démontre que la cause de son défaut... ". Non, non, je m'excuse. C'est l'article 40 de la loi de...

M. Ciaccia: Qui a... Quelle est la raison? Est-ce que vous avez eu des demandes pour inclure cet article?

M. Tardif: D'accord. C'est que le pouvoir de révocation de la commission qui est prévu actuellement à l'article 40 de la Loi sur les transports sera, dans certains cas, changé en obligation en ce qui concerne le transport de personnes par autobus, de manière à procéder à l'épuration, à l'élimination de permis non exploités, mais maintenus en vigueur en raison de bénéfices que pourrait procurer éventuellement leur cession ou encore le droit ancillaire que comporte le permis de faire de la charte-partie. En d'autres termes, on ne fait plus de desserte régulière du tout. On a oublié cela depuis longtemps. On garde le permis à cause du privilège ancillaire de faire de la charte-partie et on ne fait que cela. Donc, on dit: Il y a une route qui est bloquée par quelqu'un, mais il ne l'utilise pas. D'accord? A ce moment-là, il sera donc possible à la commission de rappeler ces gens-là et de leur dire: Qu'est-ce que vous faites à propos de cette route-là? Si vous ne l'exploitez pas, on a une demande pour quelqu'un d'autre qui veut l'exploiter. Alors, elle pourra le faire.

Les avocats du ministère m'apportent une précision. Bien souvent, les gens s'attachaient, s'accrochaient à leur permis comme étant la seule façon pour eux de faire de la charte-partie. Mais, dans le règlement révisé qu'on fait du transport par autobus, on va permettre à quelqu'un qui ne veut faire que de la charte-partie d'en faire. Donc, à ce moment-là, il n'aura pas besoin

de bloquer une route inutilement qu'il n'utilise même pas, mais parce que c'était sa façon de pouvoir faire de la charte-partie. D'accord?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 38 est adopté. J'appelle l'article 39 et il y a un papillon.

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval

M. Tardif: Il est proposé de remplacer l'article 39 de ce projet par les suivants: "39. L'article 18 de la Loi sur la Société de transport de la ville de Laval (1984, chapitre 42) est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "Ces assemblées sont publiques." L'article 39. 1..."

Le Président (M. Marquis): Un instant, M. le ministre. On va les traiter séparément. Vous venez de lire l'amendement à l'article 39. On va le régler. Les deux autres sont de nouveaux articles.

M. Tardif: D'accord.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que...

M. Tardif: Est-ce que vous avez le papillon, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): Oui. Est-ce que l'amendement à l'article 39 est adopté?

M. Ciaccia: Je ne le sais pas. On est en train de discuter de cela.

Le Président (M. Marquis): "Ces assemblées sont publiques."

M. Tardif: Excusez.

M. Ciaccia: C'est pour corriger une erreur?

M. Tardif: Lequel? Laval?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Non, non. Laval, c'est par souci de conformité avec ce qu'on a fait hier...

M. Saintonge: Peuvent être publiques. Est-ce que c'est cela, "sont publiques"?

M. Tardif: Non, on parle des assemblées du conseil ici. On ne parle pas des comités.

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: D'accord? Les assemblées du

conseil. Parce qu'il y avait la fameuse clause de huis clos alambiquée, etc.

M. Saintonge: Vous enlevez la clause de huis clos? D'accord.

M. Tardif: Il n'y en a plus, c'est fini.

M. Saintonge: Celle qui avait été donnée dans Laval. Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 39 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 39 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'adopté 39 est adopté tel qu'amendé. J'appelle le nouvel article 39. 1.

M. Tardif: "L'article 21 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le quatrième alinéa, de l'expression "prévu au deuxième alinéa", par l'expression "prévu au troisième alinéa". C'est strictement un problème d'erreur de transcription qui avait été faite.

M. Ciaccia: C'est une erreur de rédaction.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: M. le Président, vous avez corrigé au sujet des assemblées du conseil d'administration par "peuvent être publiques", et enlevés, le huis clos. Mais en ce qui concerne les assemblées du comité consultatif, est-ce que vous donnez la possibilité que les assemblées ne soient pas publiques? Est-ce que l'amendement est apporté dans le sens de ce que nous avons parié hier en ce qui a trait à la loi de la CTRSM et de la loi de la CTCUM?

M. Tardif: On me dit que c'est l'article 39. 2 qui fait cela.

M. Saintonge: L'article 39. 2.

M. Tardif: L'article 30 de cette loi est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

M. Saintonge: Malheureusement, je n'ai pas la loi de Laval avec moi.

M. Tardif: Attendez un peu. Je vais

essayer de la retracer. C'est marqué: Une séance d'un comité est publique à l'article 30. Le deuxième alinéa de l'article 18 s'applique aux séances du comité compte tenu des adaptations nécessaires.

M. Saintonge: Il faudrait mentionner que les séances du comité peuvent être publiques. À ce moment, cela permettrait que les comités tout comme à Montréal, tout comme sur la rive sud, ne soient pas obligés d'être publics. C'est-à-dire que si le comité décide de se réunir sans que le public soit invité, c'est possible.

M. Tardif: Écoutez, présentement, je demanderais au député de me laisser l'article 39. 2 tel qu'il est là; ce deuxième alinéa, on peut l'enlever. Pour ce qui est de changer "la séance du comité est publique" par "peut", on va laisser nos gens faire cela et, si en troisième lecture ils m'apportent le papillon, je le ferai, là. Je n'ai pas ici avec moi la loi de Laval.

M. Saintonge: Je l'ai vérifiée tantôt en haut et j'ai constaté que c'est public. Ce ne sont pas les mêmes dispositions qu'on a adoptées en amendement pour la STRSM et la STCUM.

M. Tardif: Il y a deux alinéas. On le fait sauter? Voulez-vous qu'on le fasse seulement d'une claque?

M. Saintonge: Vous êtes obligé de modifier un article...

M. Tardif: D'accord, d'abord, donnez-moi cela ici.

M. Saintonge: Il y a un amendement, M. le ministre, qui peut être amené dans un article subséquent en ce qui concerne l'annonce dans les journaux.

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: Si l'assemblée peut être publique et qu'il n'y a pas de publication, vous n'êtes pas obligé de l'annoncer.

M. Tardif: C'est l'article 39. 2, M. le Président, que vous avez appelé.

Le Président (M. Marquis): On est à l'article 39. 1, d'abord.

M. Tardif: L'article 39. 1 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 39. 1 est adopté.

M. Tardif: L'article 39. 2 maintenant.

Le Président (M. Marquis): J'appelle

l'article 39. 2.

M. Tardif: L'article 39. 2. On dirait ceci: L'article 30 de cette loi est modifié en le remplaçant par le suivant: "30. Une séance d'un comité peut être publique." Est-ce cela?

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: Est-ce que l'article 39. 2 est réglé?

Le Président (M. Marquis): On n'a pas le texte du changement.

M. Tardif: Le voilà!

Le Président (M. Marquis): C'est ce qui rentre au secrétariat qui va être inscrit dans la loi.

M. Tardif: Je m'excuse.

M. Saintonge: L'amendement suivant, c'est pour éviter qu'on ne donne un avis dans les journaux d'une assemblée qui n'est pas publique alors que les gens ne sont pas convoqués.

Le Président (M. Marquis): L'article 39. 2.

M. Tardif: L'article 39. 2.

Le Président (M. Marquis): Avant d'ajourner, on va régler l'article 39. 2. Cet article se lit comme ceci: L'article 30 de cette loi est remplacé par le suivant: "30. Une séance d'un comité peut être publique." C'est bien cela?

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: C'est cela.

Le Président (M. Marquis): Alors...

M. Tardif: Cela règle l'article...

Le Président (M. Marquis): Alors, l'article 39. 2 est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: On apportera ce soir un article 39. 3 pour faire la correction qui était suggérée pour la concordance.

Le Président (M. Marquis): Là-dessus, la commission parlementaire suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 heures, à la salle 101-B de l'édifice Pamphile-Le May.

(Suspension de la séance à 18 h 6)

(Reprise à 20 h 33)

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'adoption article par article du projet de loi 54, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. Nous étions à l'introduction d'un nouvel article 39. 3 qui se lirait comme suit: "L'article 31 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la dernière ligne du premier alinéa, après le mot "séance" du mot "publique".

M. Tardif: C'est exactement cela qu'on voulait faire, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Cet article 39. 3 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Article 40?

M. Ciaccia: L'article 40, c'est pour les personnes handicapées.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 40 est adopté. Article 41? Il y aura de nouveaux articles insérés après l'article 41, mais nous avons à adopter l'article 41.

M. Tardif: L'article 41, M. le Président, qui introduit l'article 52. 1, a pour but d'introduire en faveur de la Société de transport de la ville de Laval une disposition identique à celle dont bénéficient les conseils intermunicipaux de transport pour assurer le fonctionnement d'un service ferroviaire de banlieue.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer le but de l'article 52. 1?

M. Tardif: Oui, c'est afin de permettre...

M. Ciaccia: Cela n'a rien à faire avec la ligne 3.

M. Tardif: Cela pourrait avoir à faire avec la ligne 3 dans la mesure où elle traverse le territoire de la ville de Laval.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Vous voyez qu'on s'en occupe.

M. Ciaccia: La ligne 3 ne passe pas seulement à Mont-Royal. Elle va à Laval.

M. Tardif: Elle passe sous Mont-Royal.

Le Président (M. Marquis): L'article 41 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Article 41. 1?

M. Tardif: Il s'agit d'un article de concordance pour faire disparaître, dans le Code de la sécurité routière, toute référence à la notion de vélomoteur, c'est-à-dire que, dans la loi 80, on avait commencé à l'éliminer partout où on le voyait. Alors, ici, on fait un article général où on dit que partout où ce mot existe, quand on fera l'épuration, il n'existera plus.

Le Président (M. Marquis): L'article 41. 1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Article 41. 2?

M. Tardif: C'est l'article qui vise à reconnaître aux institutions d'enseignement détenant des permis d'école de conduite, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, des droits acquis. Je pense que quelqu'un avait posé cette question.

Le Président (M. Marquis): L'article 41. 2 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 41. 2 est adopté. Article 42?

M. Tardif: Cette disposition transitoire vise à donner aux titulaires de permis de taxi qui détiennent aussi un permis de service touristique un délai suffisant pour leur permettre de se prévaloir des nouveaux articles introduits dans la Loi sur le transport par taxi relativement au service touristique.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 42 est adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 43?

M. Tardif: L'article 42. 1 a été adopté, de même que les articles 42. 2 et 42. 3...

Le Président (M. Marquis): Exactement, M. le ministre.

M. Tardif:... lorsque le député de Jeanne-Mance nous avait demandé...

Le Président (M. Marquis): C'est pour cela que j'ai appelé l'article 43.

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

Le Président (M. Marquis): L'article 43 est adopté sur division. Article 44?

M. Tardif: Les différentes dispositions entreront en vigueur sur proclamation.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 44 est adopté. Est-ce que la motion de renumérotation est adoptée?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que les intitulés du projet de loi sont adoptés?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que le projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Nous suspendons la séance pour quelques instants...

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis):... afin de poursuivre l'étude d'un autre projet de loi.

(Suspension de la séance à 20 h 40)

(Reprise à 20 h 48)

Projet de loi 50

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude article par article du projet de loi 50, Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal.

Mme la secrétaire, voudriez-vous, s'il vous plaît, faire l'appel des membres?

La Secrétaire: Les membres présents sont M. Ciaccia (Mont-Royal), M. Desbiens (Dubuc), M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Saintonge (Laprairie), M. Tremblay (Chambly) et M. Tardif (Crémazie).

Les remplacements, M. Assad (Papineau) est remplacé par M. Pratt (Marie-Victorin) et M. O'Gallagher (Robert Baldwin), par M. Bourbeau (Laporte).

Le Président (M. Marquis): Est-ce qu'il y a d'autres remplacements?

M. Tremblay: M. Ciaccia n'est pas là.

M. Saintonge: Bien oui, tu n'as pas écouté comme il faut. Tu es encore endormi.

M. Ciaccia: Approche-toi donc un peu. Viens plus près, tu vas nous entendre mieux.

M. Tremblay: Vous vous ennuyez de moi?

M. Saintonge: Non, non, tu peux dormir.

Le Président (M. Marquis): Merci, Mme la secrétaire. Nous en étions à l'article 47. M. le ministre.

Constitution et organisation (suite)

M. Tardif: C'est l'article qui vise tout simplement à minimiser les conflits d'intérêts possibles.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 47 est adopté. Article 48? On nous a remis, je pense, un papillon. On en a même deux. Il faudrait voir si le deuxième annule le premier.

M. Tardif: Il y en a deux?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que

je vais le lire ou si vous le faites, M. le ministre?

M. Tardif: Qu'est-ce qu'il y a, madame?

M. Ciaccia: Je ne pense pas que j'aie le bon amendement.

Une voix: Les copies n'ont pas été données pour le deuxième amendement.

M. Tardif: M. le Président, d'abord, il y a deux papillons. Il y en a un qui contient un paragraphe. Alors, il est proposé de modifier l'article 48 du projet de loi par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots "doit s'acquitter des fonctions suivantes" par les mots "s'occupe de l'administration courante de la société et il exerce notamment les fonctions suivantes". Le deuxième papillon, quant à lui, modifie l'article 48 du projet de loi par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 1°, des mots "cadres et engager et diriger" par les mots "directeurs généraux adjoints et engager et diriger les autres cadres, "; deuxièmement, par le remplacement, dans la deuxième ligne du paragraphe 2°, du mot "consultatifs" par les mots "du conseil d'administration". Le dernier amendement est strictement de concordance avec ce qu'on a décidé hier. Au lieu de s'appeler les comités consultatifs, on les appelle les comités du conseil d'administration.

M. Ciaccia: M. le Président, je suis heureux de voir que l'amendement prévoit que le directeur général va s'occuper de l'administration courante de la société.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Je pense que c'est quelque chose...

M. Tardif: C'était une suggestion de l'Opposition.

M. Ciaccia:... que nous avons demandé et que nous sommes heureux de voir inclus dans l'amendement. Maintenant, est-ce que cela va vouloir dire - je le pense, nécessairement - que les fonctions du conseil exécutif vont être aussi amendées?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Parce qu'on ne peut pas avoir deux...

M. Tardif: C'est exactement cela.

M. Ciaccia:... organismes qui vont s'occuper de la même chose.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Vous maintenez le conseil exécutif, mais vous enlevez...

M. Ciaccia: On va rediscuter.

M. Saintonge: Jusqu'à présent, vous transférez l'administration courante au D. G.

M. Ciaccia: Pour le moment, si le conseil exécutif doit être maintenu, malgré certaines discussions, au moins l'administration courante ne fera pas partie des fonctions du conseil exécutif.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: L'article 48, adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 48 est adopté.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Les amendements.

M. Tardif: Les amendements.

Le Président (M. Marquis): Les amendements à l'article 48 sont adoptés. Est-ce que l'article 48, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 49.

M. Tardif: M. le Président, à la demande du président du Conseil des maires de la rive sud, qui est avec nous mais qui pourrait ne pas pouvoir rester avec nous toute la soirée, est-ce que l'on pourrait demander à la commission de bien vouloir revenir en arrière et de reprendre les articles 31 à 40, lesquels ont été laissés en suspens? C'est relativement à la question du comité exécutif.

M. Ciaccia: Vous nous le demandez?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Certainement.

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Marquis): Alors, nous revenons aux articles qui avaient été suspendus, c'est-à-dire les articles 31 à 40.

C'est ça?

M. Tardif: C'est ça, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 31.

M. Tardif: Renseignements pris - si la commission le juge à propos, on interrompera momentanément nos travaux pour poser des questions au président du conseil des maires - renseignements pris, dis-je, il appert que la constitution d'un exécutif qui, à toutes fins utiles, reprend l'équivalent des commissaires actuels, c'est-à-dire des cinq personnes qui s'occupent des affaires de la CTRSM, est une solution qui s'impose dans le cas de la rive sud.

En effet, contrairement à ce que l'on peut constater à Montréal et à Laval, la plupart des élus locaux qui s'occupent des affaires, à la fois de leur ville et de la CTRSM, sont des gens qui ne sont pas, si vous voulez, à temps plein, consacrés à la tâche de gérer les affaires de la municipalité, disons, comme les membres de l'exécutif à Montréal ou à Laval et, donc, détiennent des fonctions à l'extérieur et s'occupent des affaires de leur municipalité. On m'a fait des représentations indiquant que, pour ces raisons, il devenait souhaitable d'avoir un exécutif qui ait la représentation indiquée, c'est-à-dire de cinq membres.

Également, des chiffres ont été fournis. Ils nous indiquent non seulement le poids démographique de Longueuil avec ses quelques 130 000 habitants, représentant donc plus du tiers de la population de la rive sud, mais également deux autres données. En effet, la contribution de la ville de Longueuil aux dépenses du transport sur la rive sud, qui est présentement de 23, 1 % pour la partie CTRSM en n'incluant pas la partie CTCUM, passera, une fois le retrait effectué et qui doit se faire pour le 31 décembre, à près de 40 %. La ville de Longueuil va assumer près de 40 % des dépenses de fonctionnement du transport en commun sur la rive sud en ce qui a trait au déficit d'exploitation. Deuxièmement, en ce qui concerne l'achalandage, après le retrait et la prise en main par la CTRSM du service auparavant fourni par la CTCUM, les déplacements sur le territoire de la ville de Longueuil représenteront 46 %. Donc, tant au point de vue démographique qu'au point de vue du nombre de déplacements, qu'au point de vue du coût assumé par Longueuil... Le pourcentage, dans le cas de la population, est au-delà de 33 %, dans le cas de la contribution financière, de 40 % et, dans le cas des déplacements, de 46 %. S'assurer que cette ville ait un siège sur cinq, c'est-à-dire 20 % à l'exécutif, n'apparaît pas exagéré, bien au contraire.

Voilà pourquoi, à la lumière tant de

l'histoire passée que de ces données empiriques, il m'apparaît qu'il faille conserver l'exécutif - et, encore une fois, on pourra demander au président du Conseil des maires de la rive-sud d'apporter des explications supplémentaires - mais aussi d'y faire une place à la ville de Longueuil.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Laprairie.
(21 heures)

M. Saintonge: M. le Président, le ministre a cité certains chiffres que j'ai pu obtenir également du président du conseil des maires lors d'une rencontre avec lui. Ce sont des chiffres que je ne mets pas en doute, je tiens pour acquis que les chiffres sont exacts. Évidemment, je n'ai pas pu vérifier, mais je sais que M. Parent est un homme qui est précis dans ses données et j'accepte cela. Sauf que je voudrais simplement rappeler, au sujet d'un siège réservé à Longueuil au comité exécutif, un des cinq sièges, indépendamment des données que vous mentionnez, le poids relatif de Longueuil. C'est près de 40 %, en fin de compte - le pourcentage que j'ai, c'est 38, 9 % - que représente la quote-part qui sera payée après le 1^{er} janvier, lors de l'intégration du service de la CTCUM dans la CTRSM. J'avais parlé de la ville de Brossard; Brossard assumera, de son côté, 18, 9 % et du déficit de Saint-Hubert, 17, 7 %. Ce sont les trois plus grosses villes qui absorbent le déficit.

Les villes suivantes, après cela, c'est Boucherville, 8, 9 %, Saint-Lambert, 8, 2 %, Greenfield-Park, 5, 7 % et Lecoyne, 1, 66 %. Ce sont des pourcentages approximatifs qui me sont venus de la même source.

Vous voyez que si on réserve un siège à Longueuil, en raison de son importance, 38, 9 %, je dois dire qu'il y a deux autres municipalités qui ont aussi une importance assez grande comparativement aux quatre autres municipalités, soit Brossard et Saint-Hubert. Là-dessus, j'ai mené personnellement des consultations depuis la dernière fois qu'on s'est rencontré ici, j'ai complété cela aujourd'hui. Je vous dirai que j'ai consulté les maires de Brossard, de Saint-Lambert et de Lemoyne, j'ai rejoint un représentant de Saint-Hubert; le maire étant actuellement en Europe, j'ai parlé au conseiller municipal qui s'occupe du transport en l'absence du maire, qui est d'ailleurs au conseil des maires; je n'ai malheureusement pu rejoindre M. Finet, de Longueuil, ni M. Olynick, de Greenfield-Park, quoique je croie savoir quelle est la position de M. Olynick, de Greenfield-Park.

Il ressort de cela, évidemment, que les villes de Brossard et Saint-Hubert seraient d'accord pour avoir aussi un siège réservé au comité exécutif, considérant l'importance relative de la quote-part que ces villes ont à payer et considérant également l'importance

relative que les deux municipalités ont au niveau de l'achalandage. Si on parlait de l'achalandage en termes de voyageurs, c'est 13 474 000 pour Longueuil après l'intégration; il reste que les villes suivantes seront Brossard avec 5 015 000 et Saint-Hubert avec 4 248 000. Par la suite, c'est Saint-Lambert avec 2 421 000, Greenfield-Park avec 1 841 000, Boucherville, 1 401 000 et, finalement, Lemoyne à 346 000. Je comprends l'importance de Longueuil.

H y a aussi l'importance relative de deux autres municipalités à ce point de vue, qui souhaiteraient également... Je vais vous avouer franchement que les maires de Brossard et de Saint-Hubert m'ont fait part qu'ils souhaiteraient évidemment qu'on leur réserve un siège. Ce n'est pas le cas de Saint-Lambert et Lemoyne; les représentations qu'elles m'ont faites sont que si elles ne sont pas d'accord que Longueuil ait un siège réservé...

M. Ciaccia: Le député de Laporte, M. le Président...

M. Saintonge: Le député de Laporte est présent et le député de Marie-Victorin aussi; il est arrivé peu après le début de nos travaux.

M. Ciaccia: Le député de Marie-Victorin est ici.

M. Saintonge: Ce que je mentionnais, c'est que le maire de Saint-Lambert ainsi que la mairesse de Lemoyne me font part que, de leur côté, n'étant pas d'accord qu'il y ait un siège réservé pour Longueuil, ils ne sont pas plus d'accord qu'un siège soit réservé également pour Brossard et Saint-Hubert.

Le but de cela, finalement, c'est de dire que, sur la rive sud, il y avait cinq maires qui ne voulaient de siège réservé pour personne, ni pour Longueuil, Longueuil et Boucherville ayant appuyé cette proposition pour les motifs que le ministre a énoncés tantôt. Je vous dirai là-dessus que le ministre insiste beaucoup sur le fait que Longueuil a déjà été évincé du conseil des maires. Le député de Laporte pourrait nous raconter un peu l'histoire, il m'en a fait part. Excusez-moi, il n'a pas été évincé du conseil des maires, le maire de Longueuil a été évincé de l'exécutif auquel siégeaient deux élus et trois commissaires, si ma mémoire est bonne.

M. Bourbeau: Trois élus et deux commissaires.

M. Saintonge: Trois élus et deux commissaires. À ce moment-là, c'était une histoire particulière. Dans le cas présent, ce n'est pas relié à la ville de Longueuil mais

plutôt, à cette époque-là, au maire de Longueuil par rapport au mandat que le conseil des maires confiait à l'exécutif. Peut-être que mon confrère de Laporte pourrait expliquer exactement la raison pour laquelle le maire de Longueuil avait été évincé du comité exécutif; je pourrais lui céder la parole là-dessus et il pourrait expliquer à la commission et au ministre la raison fondamentale de cette situation.

M. Bourbeau: En fait, c'est très simple...

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

M. Bourbeau: C'est à la suggestion du ministre ici même que le conseil des maires avait procédé de cette façon-là. Le ministre était ministre des Affaires municipales à l'époque. On s'en souvient. On avait été le recontrer pour se plaindre que le conseil des maires ne réussissait pas à obtenir que ses vœux soient exaucés et que la commission ne répondait pas aux désirs exprimés par le conseil des maires. L'argument que le conseil des maires invoquait c'est que, comme la commission de transport était absorbée par les municipalités, il était normal que la commission suive les demandes du conseil des maires, qui étaient dans le sens de geler l'embauche à la commission de transport, de freiner le rythme de croissance effrénée des dépenses de capital, etc. Le ministre, M. Tardif, le ministre qui est ici aujourd'hui, nous avait dit: De quoi vous plaignez-vous? Vous n'avez pas à vous plaindre, vous avez le contrôle. Effectivement, le ministre avait raison. En regardant la charte, les maires avaient le contrôle. Les maires avaient pris à la lettre - et j'en prends à témoin mon ancien collègue le maire de Boucherville derrière moi - le conseil du ministre et avait décidé de demander à leurs mandataires maires de voter certaines résolutions dans le sens exprimé par le conseil des maires. L'un des maires, qui s'adonnait à être le maire de Longueuil, pas parce qu'il était maire de Longueuil, mais qu'il siégeait comme commissaire, a jugé bon de passer outre à la demande de ses mandants, parce qu'il était le mandataire des maires, et d'adopter des résolutions qui allaient dans le sens contraire aux vœux exprimés par la totalité des autres maires. Ce qui a fait que les autres maires, n'ayant pas le choix, ont décidé de le remplacer selon la procédure prévue à la loi. Il y a eu certaines contestations en cour et, finalement, la cour a donné raison au conseil des maires qui, unanimement - je le souligne, unanimement - sans aucune exception, avait voté le remplacement du maire de Longueuil. Je signale encore que ce n'était pas en sa qualité de maire de Longueuil, c'était en sa qualité de mandataire refusant d'exécuter les

demandes de ses mandants.

J'opine également que, si cela avait été le maire de Brossard, de Saint-Lambert ou de Saint-Hubert qui avait agi de la même façon, la réaction aurait été la même. Cela prouve seulement une chose, c'est que, quand on agit comme mandataire, on doit suivre les instructions de ses mandants, sans cela on s'expose à des problèmes. Finalement, tout est rentré dans l'ordre.

À la réflexion, la décision qui avait été prise avait été excellente parce que, dans les années qui avaient suivi, immédiatement après, il s'est produit un redressement spectaculaire de la situation financière de la Commission de transport de la rive sud, qui est rapidement devenue, sous l'excellente présidence du conseil des maires exercée par le maire de Boucherville, je dois le dire, probablement la commission de transport la mieux administrée de la région de Montréal, enfin qui présente les résultats financiers les meilleurs. C'est admis généralement. Et voilà!

M. Tardif: M. le Président, pour les raisons que j'ai évoquées, je vous demanderais d'appeler l'article 31, s'il vous plaît.

Le Président (M. Marquis): Il est appelé, M. le ministre.

M. Saintonge: Je peux compléter ce que mon confrère a expliqué, si on veut. Le processus qui avait conclu à l'exclusion du maire de Longueuil du conseil exécutif... C'est dans ce sens-là que les maires de cinq des sept municipalités disent qu'ils sont capables de faire en sorte de nommer les bonnes personnes au conseil exécutif et ils ont demandé finalement qu'on ne réserve pas un siège à une ville en particulier, même si Longueuil a un poids important. Cela pourrait amener le fait que deux autres villes peuvent aussi soutenir qu'elles ont un poids relativement important par rapport à d'autres municipalités. Je vous ai expliqué le poids vraiment important de Brossard, de Saint-Lambert et de Saint-Hubert aussi, un peu moins, mais, en raison de leur population et de leur évaluation de l'assiette fiscale vis-à-vis du financement de la société, ces deux villes-là pourraient être également justifiées d'avoir un siège réservé. Mais la demande que nous avons faite au ministre est de faire confiance à la majorité du conseil des maires, cinq maires sur sept, qui ont demandé de ne pas avoir de siège réservé, nonobstant les représentations de Longueuil, qui peuvent paraître fondées, d'une certaine façon, appuyées par le maire de Boucherville. Mais, dans les circonstances, vu la demande du conseil des maires en ce sens... Deuxièmement, si on avait un siège réservé à Longueuil, pour quelle raison, en toute

équité, n'aurait-on pas des sièges réservés aussi pour Brossard et Saint-Hubert? J'aimerais que le ministre me réponde.

M. Tardif: M. le Président, d'une part, c'est vrai que la contribution financière, après retrait, de Brossard et de Saint-Hubert atteindra, dans le cas de Brossard, 18, 9 % et, dans le cas de Saint-Hubert, 17, 7 %. Je vous ferai remarquer, cependant, que celle de Longueuil sera de 38, 9 %. Le député a raison, ce n'est pas 40 %, c'est 38, 9 %. Mais c'est le double de celles de Brossard et de Saint-Hubert, de sorte que je pense que, même si celle de Brossard est appréciable, il faut se rendre compte que celle de Longueuil l'est doublement.

Le deuxième point, M. le Président, je fais confiance à la consultation que le député de Laprairie a menée aujourd'hui...

M. Saintonge: Vous allez retirer Longueuil à ce moment-là.

M. Tardif: Il s'est rendu compte, dans sa consultation... S'il dit que les maires ne veulent pas de sièges bloqués du tout, j'ai l'impression que leur opposition serait encore bien plus forte s'il y en avait trois de bloqués que s'il n'y en avait qu'un. S'il n'y en a qu'un de bloqué, il en reste quatre ouverts. Je suis prêt à offrir un compromis au député de Laprairie. Étant donné qu'il avait été prévu pour la période de transition que le P. -D. G. agisse comme membre de l'exécutif, à l'intérieur des cinq, je suis prêt à lui offrir comme compromis que le P. -D. G. siège comme sixième membre de l'exécutif, de sorte que cela n'enlèvera pas un siège à un élu. Donc, à ce moment-là, on ne bloquerait qu'un siège pour Longueuil, on en laisserait quatre ouverts pour les autres municipalités, et le P. -D. G. est là pour la période de transition. Tout le monde dit d'un commun accord qu'il fait un excellent travail, et je pense qu'il faut lui rendre ce crédit, c'est vrai que c'est une des commissions de transport les plus dynamiques que nous ayons.

M. Saintonge: C'est la demande que nous avons d'ailleurs formulée, avant même de parler de sièges réservés à Brossard et à Saint-Hubert, que le P. -D. G. soit en sus des cinq.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, avant de continuer sur la représentativité au conseil exécutif...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... je voudrais revenir sur la

question de la nécessité d'un conseil exécutif, quand on a un conseil d'administration composé de seulement douze membres. Vous avez mentionné, M. le ministre, comme exemple, comme une des raisons, apparemment, qu'il y a un conseil exécutif à Montréal à temps plein et que, dans les structures des autres sociétés, il y a plus que seulement un conseil d'administration. Je voudrais faire remarquer au ministre qu'ici il ne s'agit pas d'un conseil exécutif à temps plein. Je suis bien certain que le ministre le réalise déjà. Non seulement cela, il n'y a même pas l'obligation de se rencontrer à temps fixe, un minimum de rencontres pour le conseil exécutif. Vous avez imposé au conseil d'administration de se réunir au moins dix fois par an. Le conseil exécutif pourrait ne jamais se réunir, ou une fois par mois, ou une fois par an. Il n'y a pas pour lui d'obligation. Vous avez mentionné que le maire de Boucherville et président du conseil des maires avait discuté avec vous. Je pense qu'il a aussi rencontré mon collègue de Laprairie. Il pourrait peut-être nous dire la nécessité ou il pourrait nous exposer les raisons pour lesquelles il est nécessaire d'avoir un conseil exécutif. À la lecture du projet de loi, à la lecture des obligations du conseil exécutif, maintenant que vous avez même amendé le rôle du directeur général, celui-ci va être responsable de l'administration courante, ce ne sera pas le conseil exécutif. Je me pose des questions sur pareille nécessité, spécialement quand on comprend qu'il va y avoir des dépenses additionnelles et qu'on essaie de réduire les dépenses. Peut-être qu'on pourrait demander au maire de...

(21 h 15)

M. Tardif: On pourrait suspendre nos travaux et demander à M. le maire de répondre aux questions de la commission.

M. Ciaccia: Il faut suspendre nos travaux pour cela?

M. Tardif: En fait, oui, parce que, normalement, à l'étude article par article...

M. Ciaccia: Je pense que la commission pourrait inviter le maire à donner des explications et à faire partie de...

M. Tardif: Oui, mais, enfin, cela ne fait pas partie de nos procès-verbaux.

Le Président (M. Marquis): On ne fait que suspendre la discussion sur l'article 31 et on entend l'invité.

M. Saintonge: Est-ce qu'il faut suspendre l'enregistrement, à ce moment-là?

Le Président (M. Marquis): Non.

M. Tardif: Non. Cela devient une consultation, mais qui n'est pas...

M. Ciaccia: Je comprends. Cela fait partie des délibérations de la commission.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: D'accord. Je vous invite à prendre place à la table et à nous dire pourquoi...

M. Parent (Jean-Guy): Je suis honoré.

M. Ciaccia:... un comité exécutif.

Le Président (M. Marquis): M. le maire, on vous demanderait...

M. Ciaccia: Parlez dans le micro.

M. Parent (Jean-Guy): Vous m'excusez, je n'ai pas cette habitude...

Le Président (M. Marquis): Pour les besoins de l'enregistrement, à la console, nous devons avoir votre nom. Si vous voulez...

M. Parent (Jean-Guy): Jean-Guy Parent, maire de Boucherville et président du Conseil des maires de la rive sud.

Le Président (M. Marquis): Très bien, merci. Alors, vous pouvez y aller.

M. Parent (Jean-Guy): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, je vous remercie de m'accorder ces quelques minutes. Il est vrai, lorsqu'on regarde la structure de la commission de transport et qu'on la regarde surtout sur papier, qu'il est peut-être assez difficile de comprendre pourquoi tant de mesures spéciales sur la rive sud, par rapport à Montréal et par rapport à Laval. Je vous dirai, dans un premier temps, que Laval, c'est une ville.

Sur la rive sud, il y a sept municipalités. Dans ces sept municipalités, il y a des particularités, dont une ville importante, 130 000 de population, et des villes de moins grande importance, passant de 50 000 et 60 000 de population, par exemple, dans le cas de Brossard et de Saint-Hubert 33 000 de population à Boucherville et il y a Saint-Lambert, avec environ 20 000 de population, en plus de Lemoyne et Greenfield-Park.

C'est donc dire qu'il y a sept villes, que douze des élus font partie du conseil des maires, à la suite d'une décision qui avait été rendue et qui a été modifiée au cours de l'année 1981, donnant à la ville de Longueuil quatre représentants, à Brossard, deux, à Saint-Hubert, deux et un à chacune des autres municipalités.

Un seul maire, un seul élu est à temps plein, c'est le maire de Longueuil, de par l'étendue de la municipalité. Les autres maires sont des maires à temps partiel, comme un peu partout dans le Québec.

M. Bourbeau: Payés à temps partiel.

M. Parent (Jean-Guy): Payés à temps partiel. M. Bourbeau, vous en savez quelque chose. C'est donc dire que cela crée un certain problème. Il faut réaliser qu'à Montréal ou à Laval un simple conseiller gagne plus que la plupart de ces maires. C'est invraisemblable, mais c'est ainsi, puisque le traitement des conseillers est le tiers de celui du maire. Dans les petites municipalités, les maires ne sont pas tellement rémunérés, il doivent donc gagner leur vie ailleurs.

Dans le cas de la rive sud, très précisément, le maire de Longueuil est un maire à temps plein, les autres maires, comme je l'ai mentionné, sont là, supposément à temps partiel, 35, 40, 45 heures par semaine.

La première particularité, c'est cela: sept villes, par rapport à une, dans les autres cas, et des maires qui sont là à temps partiel.

L'autre particularité qu'il faut retenir pour donner une explication à ce que vous demandez, c'est que, effectivement, nous fonctionnons, depuis 1974 et 1975, lors de la formation de la commission, avec un conseil d'élus. Ce n'est vraiment qu'en 1978, avec l'arrivée de M. Bourbeau, qui était alors maire de Saint-Lambert, que la commission et les élus de la rive sud ont commencé à se prendre en main. Cela a continué et cela s'est accentué au cours des années. C'est la première commission de transport, dans la grande région de Montréal, qui a été administrée par des élus. À ce que je sache, avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la Société de transport de Laval et de la nouvelle loi sur la CTCUM, les seuls élus, dans la grande région de Montréal, qui pouvaient avoir des pouvoirs et diriger le transport en commun, c'étaient ceux de la rive sud. Au cours de ces dernières années, j'ai pris la présidence, il y a maintenant tout près de cinq ans, à la suite de la démission de M. Bourbeau pour assumer ses nouvelles fonctions, et on a continué dans la foulée où les élus de la rive sud ont vraiment joué un rôle important et où ils ont pris en main les destinées du transport en commun. C'est probablement un bel exemple d'un cas où des élus peuvent s'impliquer sans toutefois politiser le débat et faire qu'on puisse avoir du transport en commun.

La structure de la commission de transport, au moment où on se parle, c'est, comme vous le savez, cinq commissaires, dont deux élus seulement et deux de

l'extérieur, un représentant du gouvernement, un représentant des maires, mais de l'extérieur, en l'occurrence MM. André Camarais et Jacques Filion, et il y a aussi le P. -D. G., M. Georges Molini. On vit depuis ces six ou sept dernières années le rôle des commissaires, qui est vraiment le rôle du comité exécutif, nous réunissant de par notre régie interne. À noter qu'on ne retrouve pas dans la loi l'obligation du comité exécutif de se réunir non plus qu'on ne retrouve pour les commissaires dans la loi actuelle, à ce que je sache, l'obligation de se réunir, sauf que la loi de la régie interne prévoit au minimum de se réunir de façon statutaire aux quinze jours. Avec tous les comités et commissions que nous tenons et les séances spéciales, en réalité, les commissaires sont en poste pratiquement toutes les semaines avec des réunions et tout cela.

Je veux terminer en vous disant - parce que je ne voudrais pas abuser de votre temps - l'importance de ce comité exécutif, parce que les maires ou les élus, devrais-je dire, qui décideront de s'impliquer au comité exécutif devront prévoir du temps à leur horaire, à leur agenda, pour prendre en main les destinées de la commission de transport. Les douze élus ne peuvent pas toujours être présents et on le vit chaque mois, parce qu'on a une réunion de comité ou une séance de travail tous les mois maintenant depuis ces deux dernières années, séances qu'on s'est imposées, même si ce n'est pas prévu dans la loi, et on a beaucoup de difficulté à avoir tous nos élus, parce qu'il y en a un qui est en voyage, un autre qui est retenu par son travail et on a rarement plus de dix membres à nos réunions. C'est très essoufflant parce que les élus, dorénavant, sont dévolus à d'autres fonctions, avec l'assainissement des eaux et d'autres grands dossiers, en plus des MRC.

C'est donc dire que c'est un peu utopique de fonctionner avec juste un conseil d'administration qui se réunirait une fois par mois, qui viendrait donner des bénédictions, qui ferait un peu, je pense, du "rubber stamping", ce qu'on ne veut pas. Ce que j'ai toujours prétendu réclamer, et c'est dans la même foulée que M. Bourbeau, en 1978, c'est que les élus se prennent en main. Si on veut voir jouer un rôle au comité exécutif, ses membres devront prendre leurs responsabilités, avec le temps qu'ils y accordent, parce que la pensée de la loi, c'est de donner davantage de pouvoirs aux élus. Alors, les élus ne peuvent pas être là une fois par mois, et moi, à titre de président et de membre du comité exécutif, dans la situation actuelle, je ne pourrais pas, une fois par mois, aller à la commission m'enquérir un peu des nouvelles. C'est 15 à 20 heures de travail par semaine et, si les élus veulent s'assurer de bien contrôler l'évolution de leur commission de transport,

être capables de répondre à leurs citoyens, il leur faut consacrer du temps et savoir regrouper au moins cinq élus à un comité exécutif.

M. Ciaccia: Si je comprends bien, M. le Président, M. le maire, c'est que les élus, à temps partiel, n'auront pas le temps; au conseil d'administration, de s'occuper vraiment des problèmes de la société de transport, et cela prend un nombre restreint de gens qui vont pouvoir et vouloir consacrer un peu plus de temps à s'occuper des problèmes de la nouvelle société.

M. Parent (Jean-Guy): Ils n'ont pas le temps d'y aller aussi en profondeur, si on parle d'amener à la table les douze élus; cela est fort difficile.

La Présidente (Mme Bacon): Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Ciaccia: En vous remerciant.

La Présidente (Mme Bacon): Merci, M. le maire.

M. Saintonge: Peut-être juste un point, en vous remerciant. Une disposition qui aurait peut-être pu être applicable dans les circonstances, c'aurait été un fonctionnement par comités du conseil d'administration pour déléguer certaines tâches à un certain nombre d'élus en particulier là où cela exige plus de temps, par exemple, mais cela va peut-être compliquer l'administration davantage. Comme la formule actuelle a fait ses preuves et que c'est la volonté du conseil des maires et des gens qui sont en place on se rallie à cela. Les questions que nous avons posées il y a deux jours au ministre visaient à nous faire justifier la présence d'un exécutif. Avec les réponses qui nous ont été apportées ici par M. Parent, et vu les autres raisons que j'ai discutées avec lui, on se rallie - mon confrère de Laporte l'a également mentionné, ayant vécu la situation de l'intérieur - amplement à ce vœu du conseil des maires.

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

M. Bourbeau: Un mot, cependant, M. le Président, pour corriger une erreur que j'ai faite tout à l'heure, c'est pour les fins de la postérité. J'ai donné un renseignement inexact au député de Laprairie tout à l'heure en ce qui concerne la composition de la Commission de transport de la rive sud; en 1978, 1979 et 1980, il y avait deux élus et non pas trois à ce moment-là. Ma mémoire a fait défaut. Deuxièmement, je veux simplement dire que l'analyse de la situation qu'a faite le maire de Boucherville est tout à fait

correcte. Il y a une différence fondamentale à ce point de vue entre la rive sud et les deux autres grandes parties de la région de Montréal, en fait Montréal et Laval, en ce sens que, dans les deux autres régions, il y a des élus à temps plein qui peuvent consacrer du temps non seulement à l'administration municipale, mais au transport en commun et à tous les autres champs d'activité. Sur la rive sud, c'est confié vraiment à des gens qui ne peuvent pas, dans la plupart des cas, y mettre autant de temps qu'il le faut. Si on admet que la commission de transport requiert un certain temps de travail pour son administration, je pense qu'il faut admettre que des gens doivent y passer un nombre d'heures suffisant et ce n'est certainement pas au sein d'un conseil d'administration qui siège normalement, serait-ce dix fois par année, qu'on peut vaquer à l'administration journalière d'une botte qui a un budget important et qui est très complexe à administrer, il faut le dire. Quant à moi, je pense que cela prend un exécutif. L'exécutif, en fait, ne fait que remplacer la commission actuelle. Actuellement, il y a une commission où cinq membres jouent le rôle d'un exécutif. Si on abolit la commission, il faut la remplacer par un organisme équivalent. Dans ce cas-ci, ce serait un exécutif. Nous sommes assez satisfaits de cette solution.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, avec les explications du maire de Boucherville, président du conseil des maires, on comprend un peu plus la nécessité d'un conseil exécutif et on va se rallier à la demande de ceux qui sont vraiment concernés par l'administration de la société de transport. Pour en revenir à la représentativité au conseil exécutif, je ne pense pas que ce soit notre intention de dire qu'on ne veut pas que Longueuil soit représentée, si elle fournit 38 % ou 40 % des contributions au budget. Je pense que le point que mon collègue de Laprairie voulait faire valoir, si vous avez un siège spécifique réservé pour Longueuil, est-ce possible d'en avoir un ou deux réservés pour les deux autres municipalités, puisqu'elles contribuent elles aussi assez substantiellement quant au budget de la société de transport?

M. Tardif: Les consultations que...

Le Président (M. Marquis): Un instant, M. le ministre.

M. Tardif: Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Je veux m'assurer qu'on remercie M. Parent, au nom

de...

M. Parent (Jean-Guy): Je pense que je suis mieux de vous quitter, si je veux vous permettre de vous faire enregistrer. De toute façon, je vous remercie, et je serai disponible.

Le Président (M. Marquis): Très bien. Merci beaucoup.

M. Ciaccia: Merci, M. le maire.

Le Président (M. Marquis): Comme vous semblez vous orienter vers la discussion d'un ou plusieurs des articles qui sont au projet de loi, nous allons revenir à la discussion et j'appelle de nouveau l'article 31. Vous pouvez y aller, M. le ministre.

M. Tardif: Je pense que la consultation que j'avais menée avant et que le député de Laprairie a menée aussi nous indique que cela ne plaît pas, je le lui concède, à cinq des municipalités sur sept, en excluant Longueuil et Boucherville, qu'un siège soit bloqué, mais cela leur plairait encore bien moins s'il y en avait trois de bloqués.

M. Saintonge: M. le Président, juste pour soutenir le ministre, je veux dire qu'elles ne m'ont pas dit que cela leur plairait moins. Ce qu'elles m'ont dit c'est qu'elles... Quand vous ont-elles dit cela? (21 h 30)

M. Tardif: Avant de faire le projet de loi, nous avons rencontré du monde nous aussi.

M. Saintonge: Je n'en doute pas. Une chose qui est formelle, c'est que s'ils ne veulent pas bloquer la réponse, c'est aussi qu'ils n'en veulent pas trois, c'est évident. Ils n'en veulent aucun.

M. Tardif: En d'autres termes, si, à la limite...

M. Ciaccia: Si un, ce n'est pas bon, trois, c'est encore pire.

M. Tardif: Voilà:

M. Saintonge: Trois, c'est encore moins bon.

M. Tardif: C'est ce que j'essaie de dire. À ce moment, les espoirs, ce n'est pas pour les six autres villes d'avoir un siège à l'exécutif. Le nombre de sièges disponibles passerait à ce moment de quatre à deux, évidemment, ce serait réduit de 50 %. Cela laisse moins de place pour peut-être assurer une certaine rotation de ceux qui pourraient disposer de plus de temps en raison de ce qui a été invoqué par le maire de Boucherville,

en ce sens que tous, sauf les représentants ou le maire de Longueuil, sont des gens à temps partiel. Il se pourrait fort bien que, même dans une ville plus peuplée, la personne qui est là, de par ses occupations professionnelles personnelles, pourrait malgré tout se sentir plus ou moins à l'aise de ne pas consacrer tout le temps qu'elle voudrait à ce problème.

M. Saintonge: Il y a deux choses. Dans les villes les plus peuplées, il y a deux personnes de toute façon, il n'y en a pas seulement une. Un des motifs fondamentaux pour lequel les maires que j'ai consultés me disent qu'on ne veut un siège réservé pour personne, sans vouloir exclure une municipalité plus qu'une autre, c'est que, si on en réserve un pour Longueuil, il y en a peut-être d'autres qu'on va vouloir réserver et qu'on a peut-être des motifs valables de le faire. Vous mentionnez que Longueuil a deux fois plus de population que Brassard et que Saint-Hubert, je vous dirai que Brassard a plus que deux fois plus que le suivant, ne sera pas représentée et court le risque de ne pas être au conseil exécutif. Cela pourrait brimer une certaine équité qu'on semble vouloir amener. Il y a une chose sur laquelle je veux continuer cependant d'insister. Vous parlez de la question de temps, mais il y a aussi une autre question à mon point de vue qui est aussi fondamentale, c'est la compétence. Ce qui va être essentiel pour que la commission continue de bien fonctionner et pour lui assurer l'efficacité la plus grande possible, c'est que les gens qui pourront être envoyés au conseil des maires soient les gens les plus compétents dans les douze qui sont là, ceux qui ont du temps à y consacrer, d'une part, et ceux qui ont une compétence particulière dans ce domaine. C'est dans ce sens, je crois, que le maire de Saint-Lambert faisait la proposition - c'est lui qui a fait la proposition en question et les quatre autres municipalités agréaient - de laisser l'ensemble des sièges libres. Considérant l'ensemble de la situation, les gens sont assez grands garçons et assez grandes filles pour dire: Parmi ceux qui sont là, qui est-ce qui est le plus compétent et qui a le plus de temps à y mettre? Il peut fort bien arriver une situation où le maire actuel de Saint-Lambert puisse dire: Bien, même si j'ai peut-être la compétence et que mes confrères me reconnaissent la compétence de siéger à l'exécutif, de mon côté, je ne peux pas y aller parce que mes disponibilités de temps, mon travail, la MRC, l'assainissement des eaux, etc., ne me le permettent pas. C'est pour cela que, fondamentalement, les cinq sièges, on voulait les laisser ouverts à tous et que les gens puissent prendre leurs propres décisions et regarder la question de temps et également la question de compétence.

M. Tardif: M. le Président, j'admets tous les arguments et toutes les raisons du député de Laprairie pour quatre sièges sur cinq, c'est-à-dire pour 80 % des situations.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article...

M. Ciaccia: On a fait nos représentations...

M. Saintonge: C'est cela.

M. Ciaccia:... vous savez ce que nous pensons. Maintenant, lorsque le projet de loi... Il y a 172 articles.

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

M. Bourbeau: Étant donné que je représente quelques citoyens de la ville de Longueuil dans mon comté, à mon avis, il est impensable que le maire de Longueuil ne siège pas à l'exécutif. Connaissant le milieu et les individus, je suis convaincu que le maire de Longueuil - cela fait rire le député de Chambly - siégerait de toute façon à l'exécutif, que l'article 31 soit libellé comme il l'est ou qu'il ne le soit pas.

M. Tardif: Sauf dans le cas...

M. Bourbeau: Évidemment, il pourrait arriver des cas extrêmes comme on en a déjà vu, mais je pense que ce sont des choses qui se présentent une fois par 25 ans. Quant à moi, j'aimerais mieux en fait, comme l'a suggéré le député de Laprairie, que l'article ne prévienne pas l'obligation de nommer le maire de Longueuil et qu'on fasse confiance au bon jugement des élus locaux. Mais, puisque, apparemment, la confiance ne règne pas - du moins du côté de ceux qui écrivent la loi, personnellement, je ne crois pas que ce soit un drame à ce point d'avoir un siège réservé pour la ville de Longueuil parce que, dans mon esprit, il est normal que Longueuil ait un siège et c'est à peu près impensable qu'elle n'en ait pas. Ceci étant dit, M. le Président, si le ministre en fait un plat, moi, je ne m'opposerai certainement pas à cela.

Une voix: Adopté.

Une voix: J'abonde dans le sens de mon confrère de Laporte, Longueuil va avoir un siège réservé.

M. Tardif: Il abonde ou il déborde?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 31 est adopté?

Une voix: Oui, adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Bourbeau: Il saisit toutes les nuances que j'ai faites, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 32.

M. Tardif: L'article 32, il est adopté.

M. Saintonge: M. le Président, j'aurais une question.

Le Président (M. Marquis): Oui, M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Je ne vois pas dans la loi la révocation. On dit qu'un membre du comité exécutif cesse de l'être lorsqu'il cesse d'être membre du conseil d'administration ou lorsque le conseil d'administration révoque sa nomination au comité exécutif. C'est par une majorité simple que l'on désigne les membres au comité exécutif, je pense. À ce moment-là, je dois comprendre que la révocation possible de la nomination d'un membre au conseil exécutif par le conseil d'administration est dans le même sens. Il n'y a pas d'autre proportion demandée dans la loi.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Non. On les nomme et on les dénomme de la même façon.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Est-ce que l'article 32 est adopté, M. le Président?

M. Bourbeau: J'aurais une question, M. le Président.

M. Tardif: Je m'excuse.

M. Bourbeau: Au sujet de la révocation, qu'advient-il du siège de Longueuil? Est-ce que le conseil d'administration peut révoquer la nomination du représentant de Longueuil, quitte à demander à Longueuil, à ce moment-là, de nommer un autre membre?

M. Tardif: Le conseil d'administration nomme les membres de l'exécutif...

M. Bourbeau: Y compris celui de Longueuil.

M. Tardif:... y compris celui de la ville de Longueuil. Donc, c'est le conseil d'administration qui nomme les membres. Or, s'il y a révocation de ce membre-là, c'est un autre membre de la ville de Longueuil qui

occupe le siège.

M. Saintonge: Il devrait être nommé par le conseil d'administration comme le représentant de Longueuil.

M. Tardif: Par le conseil d'administration.

Le Président (M. Marquis): L'article 32 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 33.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 33 est adopté. J'appelle l'article 34.

M. Tardif: Il n'y a rien de spécial.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 34 est adopté. J'appelle l'article 35.

M. Tardif: C'est le lieu des assemblées.

M. Saintonge: Je remarque, M. le Président, que ces assemblées peuvent être publiques conformément à ce qu'on avait discuté dans le cas des autres projets de loi, que cela avait été inclus directement au départ du projet de loi. Nous l'apprécions grandement.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 35 est adopté. J'appelle l'article 36.

M. Ciaccia: Il n'y a pas d'assemblée obligatoire pour le comité exécutif. Il va se rencontrer quand il va se rencontrer.

M. Tardif: C'est ça. Les seules assemblées obligatoires sont celles du conseil d'administration.

M. Ciaccia: Je présume que les pouvoirs du conseil exécutif, cela vient plus tard?

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Maintenant qu'on va enlever l'administration courante, je pense que c'est moins important de spécifier les dates des assemblées.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Article 36, adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 36 est adopté. J'appelle l'article 37.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 37 est adopté.

M. Saintonge: M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Oui.

M. Saintonge: J'aurais juste une question cependant. Je remarque ici...

Une voix: Est-ce avant l'adoption?

M. Saintonge: Non, non, ce n'est pas cela. À l'article 37, on peut y aller après. C'est sur autre chose. On dit à l'article 35 que les assemblées peuvent être publiques. Il n'y a peut-être pas de modalités de convocation. On va laisser cela à la régie interne à ce moment-là?

M. Tardif: C'est-à-dire que non, à l'article 36 plus loin, on parle de la convocation des assemblées à la demande du président ou deux de ses membres, par la secrétaire de la société, et une copie...

M. Saintonge: Ce n'est pas le but de ma question, M. le Président. Le but de ma question c'est que si l'assemblée est publique... Je veux dire que c'est beau d'avoir une assemblée publique, mais j'imagine qu'il y a un moyen de convocation qui devrait être prévu pour ceux qui veulent y assister. À ce moment-là, on va laisser cela au comité de régie interne. C'est ce que je veux souligner. On le prévoit peut-être à l'article 40; je me rends compte de cela.

Le Président (M. Marquis): On avait adopté l'article 37, oui?

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Marquis): L'article 37 est adopté. J'appelle l'article 38.

M. Tardif: L'article 38 est adopté.

M. Bourbeau: L'article 38 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 38 est adopté. J'appelle l'article 39.

M. Tardif: L'article 39, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): L'article 39 est appelé, oui, M. le ministre.

M. Tardif: C'est bon.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 39 est adopté. J'appelle l'article 40 et, là, il y aurait un amendement.

M. Saintonge: Juste une chose, M. le Président, j'ai noté que l'amendement va faire sauter...

M. le Président, puisqu'on fait référence à l'article 22, on y avait fait une modification en disant que cette assemblée peut être publique.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Je pense que cela avait été adopté comme tel, je ne suis pas sûr. L'article 22 a-t-il été adopté, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): Oui.

M. Saintonge: Avez-vous le texte de l'article 22 tel qu'adopté avec l'amendement?

Le Président (M. Marquis): On peut trouver cela, oui.

M. Tardif: On avait éliminé le deuxième alinéa de l'article 22. On aurait dû sans aucun doute inclure un deuxième paragraphe pour dire que, lorsqu'elles sont publiques... Non, elles sont publiques celles-là, excusez. C'est correct. On avait fait cela dans la loi sur la CTCUM.

Pour le moment, M. le Président, nous pouvons suspendre l'article 40 pendant que madame fait les adaptations nécessaires pour la... D'accord?

Le Président (M. Marquis): D'accord, l'article 40 est suspendu. Revenons-nous à l'article 49 ou si nous allons vers d'autres articles suspendus?

M. Tardif: Ah non, à l'article 49.

Le Président (M. Marquis): Alors, j'appelle l'article...

M. Saintonge: Vu qu'on saute à un autre poste, si vous permettez, j'aimerais juste revenir sur un article qui a déjà été adopté, l'article 23.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: À l'article 23, on disait: "Le conseil d'administration se réunit en assemblée ordinaire au moins dix fois par année." J'avais fait des représentations dans le sens suivant: au lieu de fixer cela à dix fois peut-être, on pourrait le fixer à six par année et le CA pourrait décider de se réunir plus souvent, s'il a besoin de plus de six

assemblées. C'est une demande qui avait été faite par le conseil des maires à cette époque et on avait refusé d'y donner suite. À la lumière des représentations qui ont été faites, considérant qu'on nous dit que bien souvent les membres du conseil d'administration n'ont peut-être pas tout le temps voulu à donner à l'administration de la commission de transport, si le conseil des maires faisait des représentations à savoir que les six assemblées annuelles prévues, statutaires, seraient suffisantes, je me demande s'il ne serait pas bon de laisser la latitude à la commission de dire: Six sont obligatoires. Si, à ce moment-là, on trouve que ce n'est pas suffisant, je ferai remarquer que le 4^e paragraphe de l'article 23 prévoit quand même que le conseil d'administration se réunit en assemblée spéciale, à la demande écrite du président du comité exécutif ou d'au moins le quart de ses membres. On pourrait donc voir facilement que si, parmi les douze membres du conseil d'administration, on décidait qu'il y a nécessité d'ajouter aux assemblées, on pourrait facilement le faire, de sorte qu'on pourrait éviter d'avoir une convocation d'assemblée ou une assemblée statutaire dans les dix qui seraient convoquées avec moins de travail ou avec pratiquement pas de travail et ne pas amener les gens en assemblée, peut-être pas inutilement, mais presque, et éviter les dépenses qu'entraîne une telle assemblée.
(21 h 45)

M. Tardif: Le problème, d'abord, comporte deux choses. Actuellement, le conseil des maires se réunit sur une base mensuelle. Deuxièmement, c'est qu'il y a une question d'équilibre. L'État se retire et retire les personnes qu'il nomme pour siéger, mais, à partir du moment où on crée un comité exécutif, qui ne siégera pas publiquement nécessairement, on pourrait faire en sorte que le gros ou le tout des activités se déroule à huis clos sans que le public puisse être présent ou participer. De deux choses l'une. C'est qu'où bien les réunions du comité exécutif devenaient publiques elles aussi, ou bien on permettait à l'exécutif de fonctionner à huis clos et, par ailleurs, le conseil se réunit sur les questions d'orientation j'allais dire. On verra cela d'après la définition des tâches du conseil d'administration quant à l'adoption du budget, l'approbation des emprunts, des programmes triennaux, la nomination des membres du CA et évidemment la tâche d'exiger en quelque sorte de l'exécutif qu'il lui fasse rapport des mandats qu'il lui a donnés. Je comprends exactement ce que vous dites, c'est une espèce de "trade-off", n'est-ce pas, entre ne pas obliger l'exécutif à siéger publiquement comme tel et permettre quand même une certaine transparence. Dans la mesure où on ne vient pas ajouter au rythme actuel des

séances, c'est cela à l'heure actuelle qui se passe.

M. Saintonge: Je me rends à l'explication du ministre. Cela va.

Le Président (M. Marquis): C'est très bien.

M. Bourbeau: M. le Président, là-dessus...

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

M. Bourbeau: J'ai des difficultés à comprendre le raisonnement du ministre. Il dit que, dans la mesure où l'État se retire en retirant ses mandataires, on doit ouvrir les séances au public, mais je ne sais pas que les représentants du gouvernement, actuellement, siègent ouvertement. Ils sont à la commission et ces réunions sont présentement à huis clos. Je saisis mal le raisonnement. D'autre part, je pense que c'est mal connaître le milieu que de s'imaginer que les citoyens vont s'élancer tous les mois à la réunion de la commission de transport. Il faut avoir été maire de municipalité sur la rive sud pour se rendre compte que, dans la plupart des cas, des assemblées mensuelles, les municipalités attirent en moyenne deux ou trois citoyens. Je pense que, dans la ville de Saint-Lambert, la moyenne est de deux par mois, à Boucherville, on me dit que c'est à peu près deux ou trois par mois, et dans la majorité des municipalités, il y a très peu de citoyens qui assistent aux réunions mensuelles des conseils de ville.

Pour ce qui est de la commission de transport, à ma souvenance, c'était la même chose et ce doit l'être encore aujourd'hui. Il n'y a pas de bousculade à moins que, de temps à autre, un problème surgisse. Faire dix réunions par année, à mon avis, c'est trop. On pourrait en faire six et il n'y aurait pas plus de monde que s'il y en avait dix. L'opinion publique est quand même à mon avis assez bien renseignée si la commission se réunit tous les deux mois. Je continue à penser que six réunions par année, cela serait suffisant.

Le Président (M. Marquis): Il y aurait peut-être une possibilité. On avait suspendu l'article 40. L'amendement à l'article 40 est prêt. Cela nous permettrait de terminer la section III sur le comité exécutif. L'amendement à l'article 40 est le suivant: Remplacer l'article 40 du projet de loi par le suivant:

"40. Les articles 13 à 16, 19, 21, 26, 28 et 42 s'appliquent au comité exécutif, compte tenu des adaptations nécessaires." Je répète le numéro des articles. Cela peut être intéressant. Ceux qu'on ajoute sont 13 à 16, 19, 21, 26, 28 et 42.

M. Saintonge: Je pense qu'il y aura, à l'article 42, une modification où l'on indiquera, à la deuxième ligne du premier paragraphe "de chaque séance publique", à ce moment.

M. Tardif: C'est cela. C'est déjà fait.

M. Saintonge: C'est déjà fait. On n'est pas encore passé à 42.

Le Président (M. Marquis): Ce n'est pas encore adopté.

M. Tardif: Mais oui.

Le Président (M. Marquis): L'article 42 n'est pas adopté.

M. Tardif: Je m'excuse.

Le Président (M. Marquis): Mais l'amendement...

M. Tardif: Il est écrit dans mon texte à la main.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 40 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 40, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Tardif: L'article, 42 est en suspens. J'ai l'article 42 ici, M, le Président, si vous le voulez bien.

Le Président (M. Marquis): Très bien.

M. Tardif: Il est proposé de modifier l'article 42 du projet de loi, premièrement par l'insertion, dans la deuxième ligne du premier alinéa, après le mot "séance", du mot "publique", et, deuxièmement, par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, de "L'article 22 et le" par "Le".

M. Saintonge: Le deuxième alinéa, se lira: Le premier alinéa de l'article 26 s'applique. Au singulier. Il faudrait enlever le "nt" de "s'appliquent", également.

Le Président (M. Marquis): D'accord?

M. Saintonge: "S'applique", au singulier.

Une voix: Cela va, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que nous avons le texte?

M. Tardif: Il faudrait inscrire la correction de français également.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 42 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 42, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Là, nous pouvons passer à l'article 49, où nous étions rendus tout à l'heure.

M. Ciaccia: Pour mon information, les pouvoirs du conseil exécutif, c'est à quel article? Ah! C'est plus tard?

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Merci. 49, pas d'objection.

Le Président (M. Marquis): L'article 49 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 50.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 51.

M. Ciaccia: Un instant, à l'article 50, pourquoi spécifiez-vous qu'il faut que ce soit un membre du comité exécutif qui exerce les fonctions de directeur général?

M. Tardif: En cas d'absence ou dans l'incapacité d'agir?

M. Ciaccia: Oui, en cas d'absence.

M. Bourbeau: Pour une vacance?

M. Tardif: Oui, il n'y a pas de directeur adjoint comme tel que je sache. Est-ce qu'il y en a un?

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a d'autres fonctionnaires?

M. Bourbeau: M. le Président...

M. Ciaccia: Ce n'est pas un problème.

M. Bourbeau: J'aurais une observation à faire concernant l'article 50.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Laporte, oui.

M. Bourbeau: Je me rallie bien à: "En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir", ce sont des situations temporaires. Mais, ici, on parle de vacance du poste. À ce moment, je pense que cela signifie qu'il faut trouver un autre directeur général à temps plein. Comme tous les autres membres...

M. Tardif: L'article 51 y pourvoit, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je comprends, alors, à ce moment-là, la personne nommée en vertu de l'article 50, c'est pro tempore.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bourbeau: Je pense que ce n'est pas très clair. Si le conseil nomme une personne pour exercer les fonctions pour le temps de la vacance ou le temps de... On pourrait avoir quelqu'un qui dirait, une fois nommé: Je suis nommé et je reste.

M. Ciaccia: Les articles 50 et 51 doivent être lus ensemble. À l'article 50, vous dites: S'il y a une vacance du poste de directeur général, le conseil d'administration désigne un membre du comité exécutif ou une autre personne. C'est correct.

M. Tardif: Ou une autre personne, pour le remplacer.

M. Ciaccia: D'accord'.

M. Bourbeau: Un membre du comité exécutif, il faut nécessairement que cela soit temporaire, parce qu'on ne peut pas concevoir qu'un maire soit à la fois... N'y a-t-il pas incompatibilité entre les fonctions de directeur général et les fonctions de maire? Je pense que oui. Je pense que la loi prévoit une incompatibilité entre le poste de directeur général et le poste de maire.

M. Ciaccia: Il faudrait qu'il arrête d'être maire.

M. Bourbeau: Pardon?

M. Ciaccia: Il faudrait qu'il résigne sa fonction de maire, qu'il démissionne comme maire.

M. Bourbeau: Mais, c'est...

M. Ciaccia: D'accord. Il n'y a pas de problème.

M. Bourbeau: À un moment donné, il faudrait enlever le mot "vacance" à l'article 50, le réserver pour l'article 51 et ajouter "temporairement" à l'article 50.

M. Pratt: Pour assurer l'intérim ou intérimaire.

M. Tardif: Écoutez! Dans le cas de Laval, je constate ici qu'à l'article 39 il est inscrit: "En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir du directeur général ou de vacance de son poste, le conseil d'administration désigne une personne pour exercer les fonctions du directeur général." On ne dit pas que c'est un membre de l'exécutif. Cela pourrait en être un.

Une voix:...

M. Tardif: Pardon? On ne peut pas, parce qu'il est exclu.

Une voix: C'est incompatible.

M. Bourbeau: Le problème, c'est que l'élu ne peut probablement pas siéger à titre de directeur général. N'y a-t-il pas incompatibilité entre le poste de directeur général et...

M. Tardif: À ce moment-là, M. le Président, le texte, si je lis bien, serait: En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir du directeur général, ou de vacance de son poste, le conseil d'administration désigne une autre personne, une personne... C'est "une"; pas besoin d'"une autre". Est-ce que c'est cela?

M. Saintonge: Une autre personne c'est une personne.

M. Tardif: Désigne une personne pour exercer la fonction de directeur général.

Une voix: Par intérim?

Des voix: Non.

M. Saintonge: Non, c'est sûr que c'est par intérim, de toute façon.

M. Pratt: Mais, si vous maintenez l'article 51? Si vous le maintenez?

M. Tardif: À Laval, comment cela est-il mis, encore une fois?

Une voix: Ce n'est pas incompatible de le maintenir à l'article 51.

M. Tardif: Ce n'est pas incompatible. C'est exactement la même chose.

M. Bourbeau: Je pense qu'il faudrait

enlever le mot "vacance" à l'article 50. Le problème de la vacance est traité à l'article 51. Alors, il faudrait...

M. Tardif: À l'article 50, c'est temporaire, tandis qu'à l'article 51 c'est le remplacement pour de bon. C'est la différence.

M. Bourbeau: À l'article 50, ce n'est pas marqué que la vacance est temporaire.

M. Tardif: Mais je le sais.

M. Ciaccia: C'est le conseil d'administration qui le fait.

Une voix: C'est intérimaire.

M. Ciaccia: C'est le conseil d'administration qui va le faire, que ce soit temporaire, permanent...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... semi-permanent, à temps partiel, etc. C'est le conseil d'administration qui va le faire.

M. Tardif: Il peut dire: Monsieur, vous êtes nommé là en attendant.

Une voix: C'est cela, jusqu'à la nomination d'un...

M. Pratt: Ce peut être lui qui soit renommé.

M. Tardif: Qui sera reconfirmé par la suite. D'accord. Je pense qu'il faut laisser la marge de manoeuvre au conseil d'administration.

M. Saintonge: J'ai une question à vous poser, M. le ministre. Dans le cas de l'article 50, si on dit que c'est le conseil d'administration, ce serait peut-être le conseil exécutif qui devrait combler cela. Non?

M. Ciaccia: Le conseil d'administration.

M. Tardif: En enlevant "un membre du comité exécutif ou" de façon que l'article 50 se lise comme suit: En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir du directeur général, ou de vacance de son poste, le conseil d'administration désigne une personne pour exercer les fonctions du D. G., on présume que, si le conseil d'administration a l'intention que cette personne ne soit pas nommée en permanence, il va dire que c'était en attendant qu'on trouve une personne.

M. Pratt: Vous ne le mettez pas dans

le texte.

M. Tardif: Mais non.

M. Bourbeau: M. le Président, vous me permettez que j'essaie d'apporter une contribution. À mon avis, dans le cas de l'article 50, c'est une nomination intérimaire. Dans le cas de l'article 51, c'est une nomination permanente.

M. Tardif: C'est tout à fait juste.

M. Bourbeau: À l'article 50, il y a quatre cas de prévus. Les trois premiers cas sont des cas où le directeur général, s'absentant temporairement, devrait normalement revenir. C'est le cas où il est absent, le cas où il est incapable - on présume que cela peut être une incapacité temporaire - et le cas où il refuse d'agir - on présume que ce sera un refus, mais momentané. Ce sont trois cas temporaires où le directeur général devrait normalement revenir. Le quatrième cas, c'est le cas de vacance. Là, évidemment, c'est un cas permanent. Si le ministre veut laisser à l'article 50 le mot "vacance", on devrait ajouter, à la fin de l'article, "une personne pour exercer les fonctions de directeur général intérimaire", parce que, dans les trois premiers cas, c'est vraiment intérimaire puisque le D. G. va revenir, et, à l'article 51, le quatrième cas est couvert avec une nomination permanente. Il me semble que ce serait normal de le faire ainsi.
(22 heures)

M. Tardif: Je suis tout à fait d'accord, sauf que je ferais remarquer au député de Laporte qu'il est possible qu'un poste soit vacant, par exemple, à cause du décès du directeur général, qu'on veuille le combler néanmoins de façon temporaire et prendre le temps d'organiser un concours, de faire une recherche et d'en nommer un de façon permanente, en vertu de l'article 51, de sorte qu'il est donc possible qu'une vacance survienne et qu'elle entraîne ce genre de chose. Ce que je dis, c'est que le conseil d'administration a, de toute façon, pleine autorité pour nommer quelqu'un en permanence ou temporairement. C'est dans le mandat qu'il lui donnera: Monsieur, vous êtes nommé de façon intérimaire, en attendant qu'on nomme quelqu'un en permanence... Je n'ai pas d'objection à ce qu'on ajoute le mot "intérimaire" là.

M. Bourbeau: Le ministre dit exactement la même chose que moi. On est d'accord que, dans le cas de l'article 50, la nomination d'un directeur général peut être une nomination qui ne sera pas confirmée éventuellement par l'article 51.

M. Tardif: C'est cela.

M. Bourbeau: C'est donc une raison additionnelle pour bien spécifier que, dans ce cas-là, le directeur général ne serait qu'intérimaire. La loi ne le disant pas, le conseil d'administration peut quand même en nommer un qui soit intérimaire. C'est peut-être possible que ce soit permis, mais il me semble que ce serait plus évident si on donnait les pouvoirs de nommer un directeur général intérimaire.

M. Tardif: M. le Président, je pense qu'il faudrait qu'on relise ensemble l'article 50. "En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir du directeur général, ou de vacance de son poste, le conseil d'administration désigne une personne pour exercer les fonctions de directeur général." Ce n'est pas pour le nommer directeur général. Donc, on peut dire à un directeur de service: Vous exercerez pendant un certain temps les fonctions de, mais vous n'êtes pas directeur général. Donc, je pense qu'en le relisant comme il le faut... D'accord?

M. Bourbeau: En tous les cas, c'est une subtilité qui m'avait échappé. C'est possible que le ministre ait raison.

M. Tardif: Excusez-moi, l'amendement, c'est d'enlever "un membre du comité exécutif".

M. Bourbeau: Je ne suis pas tellement sûr que...

M. Tardif: Est-ce que vous voulez que je lise, madame? Vous le savez?

M. Saintonge: Cela, pourrait rester un membre du conseil d'administration, puisqu'il n'est pas nommé directeur. Ce serait un membre du conseil d'administration qui exercerait les fonctions ordinairement confiées...

M. Tardif: Quand on dit "une personne".

M. Saintonge: Cela peut comprendre cela.

M. Tardif: Pourquoi est-ce qu'on...

M. Saintonge: C'est cela exactement. On n'a pas besoin de spécifier quelle personne; c'est n'importe qui.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Ils choisiront qui ils voudront.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Marquis): Nous

attendons d'avoir le texte définitif de l'amendement.

M. Tardif: Oui, je l'avais...

M. Saintonge: Sauf que je vous dirai que, si on faisait une comparaison, dans la CTL on voit "un membre du comité exécutif ou une autre personne", c'était le même texte qui correspondait. Ce n'est pas...

M. Tardif: Non, il n'y a pas de comité exécutif à Laval.

M. Saintonge: Autrement, si, dans un autre texte de loi on disait cela et que, là, on ne le disait pas, par interprétation concurrente dans un texte de loi, je suis convaincu qu'un juge dirait qu'un membre de l'exécutif ne peut pas exercer la fonction entre-temps.

M. Tardif: Non, mais il n'y en a pas à Laval. D'accord? Alors?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Cela va?

Le Président (M. Marquis): Je relis le texte de l'amendement à l'article 50. Cet amendement se lit ainsi: Modifier l'article 50 du projet de loi, premièrement, par la suppression, à la troisième ligne, des mots "un membre du comité exécutif ou"; et, deuxièmement, par la suppression, à la troisième ligne, du mot "autre".

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 50, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 51.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 51 est adopté. J'appelle l'article 52.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 52 est adopté. J'appelle l'article 53.

M. Tardif: Il y a un papillon à l'article 53, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Oui.

M. Tardif: Il est proposé de modifier l'article 53 du projet de loi par le remplacement, dans les première et deuxième lignes, des mots "une ou des personnes pour agir à titre de trésorier conformément au règlement de régie interne" par les mots "un trésorier et, s'il y a lieu, un assistant-trésorier". On se colle au texte de Montréal qu'on a adopté hier, dans ce cas-là. Est-ce que vous l'avez, M. le Président?

M. Saintonge: Depuis quand nomme-t-on plus d'un trésorier?

M. Tardif: Pardon? D'accord.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 53 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 53, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 54.

M. Tardif: Il y a un papillon de concordance, M. le Président, purement et simplement. Il est proposé de modifier l'article 54 du projet de loi, 1° par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du premier alinéa, des mots "et le trésorier" par les mots "le trésorier et l'assistant-trésorier"; 2° par le remplacement, dans la quatrième ligne du premier alinéa, du mot "cadre" par les mots "directeur général adjoint"; 3° par le remplacement, dans la sixième ligne du premier alinéa, du mot "cadre" par les mots "directeur général adjoint".

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 54 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 54, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Saintonge: Oui, mais là on change un mot.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 55.

M. Tardif: Il y a un papillon de concordance, encore là, qui modifie l'article 55 du projet de loi par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots "et le trésorier" par les mots "le trésorier et l'assistant-trésorier".

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 55 est adopté.

M. Saintonge: Ah "câline": Est-ce qu'il y en a bien gros de cela?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 55, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Saintonge: C'est la même affaire. Est-ce que vous êtes obligé de le lire, M. le Président, si vous l'avez écrit en main?

M. Ciaccia: Non, pas besoin de le lire.

M. Saintonge: Pas besoin de le lire.

Le Président (M. Marquis): Non. J'appelle l'article 56. Il y a un amendement.

M. Tardif: Le même amendement de concordance, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 56 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 56, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 57.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 57 est adopté. J'appelle l'article 58.

Fonctions et pouvoirs

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 58

est adopté. J'appelle l'article 59.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 59 est adopté. J'appelle l'article 60.

M. Tardif: Reprise du droit actuel, à toutes fins utiles.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 60 est adopté. J'appelle l'article 61.

M. Tardif: Il lui permet d'agir dans le transport scolaire. Cela reprend à peu près le droit actuel.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 61 est adopté.

M. Saintonge: Il n'y a pas d'amendement?

M. Tardif: Non.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 62.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 62 est adopté. J'appelle l'article 63.

M. Ciaccia: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 63 est adopté. J'appelle l'article 64.

M. Tardif: Cela permet de conclure des ententes.

M. Saintonge: Quand on réfère au gouvernement, on...

Une voix: Où cela?

M. Saintonge: L'article 65...

M. Ciaccia: On n'y est pas arrivé encore.

M. Tardif: On n'est pas rendu, on est à l'article 64.

M. Saintonge: Ah! Je suis trop vite. Je suis pressé. D'accord, l'article 64 est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 64

est adopté. J'appelle l'article 65.

M. Ciaccia: À l'article 65...

Le Président (M. Marquis): Il y a un papillon.

M. Tardif: Par exemple, la ligne CN-Saint-Hilaire qui traverserait le territoire de la CTRSM si tant est qu'il y avait une entente entre le gouvernement du Québec et le CN pour, disons, la modernisation du train CN-Saint-Hilaire et que la CTRSM était intéressée.

M. Ciaccia: Est-ce que l'inclusion de cet article-ci pour Saint-Hilaire et l'inclusion de l'autre article pour Laval, c'est pour tenir lieu de rénovation? Au lieu de rénover, vous incluez l'article?

M. Tardif: Cela n'a rien à voir. À partir du moment où les commissions de transport qui sont responsables d'organiser le transport en commun sur le territoire décident que les trains font partie de cette desserte de transport en commun...

M. Ciaccia: Elles ne peuvent rien faire sans votre approbation pour rénover.

M. Tardif: Cela fait partie de la loi sur les affaires intergouvernementales de 1974 qui avait été adoptée par le gouvernement, pour les ententes avec le fédéral.

M. Ciaccia: Il y a un amendement à l'article 65?

Le Président (M. Marquis): Oui, il y a un amendement à l'article 65.

M. Saintonge: La loi la plus récente, c'est la loi de 1984 du gouvernement actuel.

M. Tardif: C'est bon, c'est correct. Cela dit la même chose.

M. Saintonge: Pas tout à fait. Cela est un peu après la Loi 38.

M. Tardif: Il y a un papillon à l'article 65. Il est proposé de modifier l'article 65 du projet de loi par l'insertion, dans la deuxième ligne et après le mot "transport", des mots "de personnes". Franchement!

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 65 est-il adopté?

M. Saintonge: Un instant! À l'article 65, sur la conduite des usagers, les chauffeurs sont tranquilles sur la rive sud, ce n'est pas comme à Montréal. C'est pour cela

qu'on laisse "usagers" et qu'on ne met pas "de personnes"?

M. Tardif: Où cela?

M. Saintonge: L'article 65. C'est là qu'on est rendu?

Le Président (M. Marquis): C'est cela, l'amendement.

M. Tardif: Peut conclure un contrat avec le gouvernement visant à assurer le fonctionnement d'un service ferroviaire de transport. On a ajouté "de personnes". On n'a pas parlé d'usagers.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Parce qu'on ne veut pas que les ententes portent sur le transport ferroviaire des marchandises.

M. Saintonge: Je reviendrai tantôt.

M. Tardif: L'article 65 est réglé?

Le Président (M. Marquis): Un instant. Alors, l'amendement à l'article 65 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 65, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Cela ne sera pas long. J'appelle l'article 66.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 66 est adopté.

M. Tardif: Les clauses standard qu'on trouve partout. Tantôt, c'était pour le taxi. Là, c'est pour la charte-partie.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 67.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 67 est adopté.

M. Tardif: Article 68. Excusez, M. le Président. J'allais dire que c'était pour les visites touristiques.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 68.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 68 est adopté. J'appelle l'article 69.

M. Tardif: De concordance avec l'autre. C'est ce qu'on a fait ailleurs.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 69 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Article 69.

M. Tardif: Article 69? Excusez.

Le Président (M. Marquis): L'article 69 est adopté. J'appelle l'article 70.

M. Tardif: Article 70, adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 70 est adopté. J'appelle l'article 71.

M. Tremblay: Cela vous prendrait un budget, M. le ministre, pour des cigarettes.

M. Tardif: Pardon? Je vais aller acheter un "carton".

M. Ciaccia: Il ne sait pas comment fumer des cigarettes. Vous n'êtes pas habitué, n'est-ce pas?
(22 h 15)

M. Tardif: Vous ne me laissez pas le temps d'allumer ma pipe. L'article 71. À toutes fins utiles, cela est une reprise du droit actuel réaménagé.

M. Saintonge: M. le Président, sauf que les montants de 5000 \$, à l'alinéa 4° et à l'alinéa 5°: "aliéner, à titre onéreux - dans le cas de l'alinéa 4° - sans aucune permission ni formalité spéciale, tout bien meuble ou immeuble..."

M. Tardif: On a mis 10 000 \$ pour Montréal hier, à la CTCUM.

M. Saintonge: Est-ce que c'était 10 000 \$ à titre onéreux? Dans quel cas?

M. Tardif: C'est cela, madame?

M. Saintonge: Oui, c'est cela.

M. Tardif: On a mis 10 000 \$ hier pour la CTCUM. On a mis 5000 \$ à Laval.

M. Saintonge: À Laval, je vous dirai que ce n'est pas 5000 \$, c'est un peu plus que cela. C'est 5000 \$ dans le cas de l'alinéa 4°, mais, dans l'autre cas, c'est de 5000 \$ à 10 000 \$. Peut-être que dans le cas de l'alinéa 5° on a mis 10 000 \$ à

Montréal hier. Je ne vois pas pourquoi on ferait une exception. C'est à titre onéreux. À l'article 72... "... c'est supérieure à 5000 \$." D'accord, cela va.

M. Tardif: Bien oui.

M. Saintonge: On pourrait changer les 5000 \$ pour 10 000 \$, c'est cela. On a donné 10 000 \$ hier.

M. Tardif: L'alinéa 4, c'est: ne dépasse pas 5000 \$; donc, il n'y a pas de permission ni de formalité. En haut de 5000 \$, elle fait selon l'article 72. D'accord?

M. Saintonge: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de le porter, comme à Montréal, de 5000 \$ à 10 000 \$?

M. Tardif: Il paraît que les Affaires municipales ont laissé échappé 10 000 \$ hier à Montréal, à leur corps défendant, mais...

M. Saintonge: Elles ne laissent pas échapper ailleurs? Bon, d'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 71 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 72.

M. Tardif: C'est la procédure de disposition des biens. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 72 est adopté. J'appelle l'article 73.

M. Tardif: C'est une clause standard qu'on retrouve dans les autres aussi lorsqu'il s'agit d'aliéner des immeubles ou des biens dans lesquels une subvention a été versée par le ministère des Transports.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 73 est adopté. J'appelle l'article 74.

M. Tardif: C'est une clause standard qu'on retrouve actuellement aussi pour le regroupement des achats.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 74 est adopté. J'appelle l'article 75. Il y a un papillon.

M. Tardif: Les papillons, si on me dispense de les lire, c'est remplacer les mots "cadres" par "directeurs généraux adjoints" et toutes ces choses.

M. Saintonge: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 75 est adopté. Est-ce que l'article 75 est adopté?

M. Saintonge: Adopté tel qu'amendé.

Le Président (M. Marquis): Adopté tel qu'amendé. Merci. J'appelle l'article 76. Il y a également un papillon.

M. Tardif: Article 76. Il est proposé de remplacer l'article 76 du projet de loi par le suivant: "Les tarifs visés au paragraphe 3° de l'article 75 sont publiés par le secrétaire de la société dans un journal diffusé dans le territoire de la société et sont affichés dans les véhicules de la société circulant sur son territoire.

"La société adopte ces tarifs au plus tôt le trentième jour qui suit leur publication dans le journal. Ces tarifs entrent en vigueur le jour de leur adoption ou à toute date ultérieure fixée par le conseil d'administration."

Qu'est-ce qu'on a changé? On n'a pas changé grand-chose.

M. Saintonge: Qu'est-ce qui justifie l'amendement, M. le ministre?

M. Tardif: C'est une façon pas chère de diffuser. Ils l'ont, c'est à eux.

M. Saintonge: Non. Est-ce l'amendement dans le sens que...

M. Tardif: On l'a fait ailleurs aussi.

M. Saintonge: Oui, vous l'avez fait ailleurs aussi, je comprends, mais, avec cet amendement, vous enlevez la possibilité d'un délai de publication plus court pour permettre l'entrée en vigueur de tarifs dans des circonstances exceptionnelles. C'est bien cela? Antérieurement, on disait: "Lorsque la société est d'avis que des circonstances exceptionnelles le justifient, ces tarifs entrent en vigueur le dixième jour qui suit leur publication dans le journal." Actuellement, vous enlevez cette possibilité, par le deuxième paragraphe, en disant: "adopte ces tarifs au plus tôt le trentième jour qui suit leur publication dans le journal". Remarquez, cela me semble un peu boiteux.

M. Tardif: Non, non. M. le Président, à cet égard, dans le cas de l'article 76, on avait mis la même disposition que pour Laval, c'est-à-dire: "Cependant, lorsque la société est d'avis que des circonstances exceptionnelles le justifient..." Ils nous ont dit: On ne veut pas de cela.

M. Saintonge: Qui n'en veut pas?

M. Tardif: Les gens de la CTRSM.

M. Saintonge: Je pense que la représentation que j'ai eue, c'est qu'ils en voudraient, justement.

Une voix: C'est de concordance avec la CTCUM.

M. Tardif: Pardon?

M. Saintonge: De dix jours?

Le Président (M. Marquis): La séance est suspendue quelques minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 21)

(Reprise à 22 h 28)

Le Président (M. Marquis): La commission reprend ses travaux. M. le ministre, puisque l'amendement a été proposé, acceptez-vous de le retirer?

M. Tardif: Je retire l'amendement, M. le Président, et je propose l'adoption de l'article 76 tel qu'il apparaît dans le projet de loi.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 76 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 77.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 77 est adopté. J'appelle l'article 78.

Une voix: Adopté.

M. Tardif: Il y a un papillon à l'article 78 pour modifier... L'article 78 prévoit le remplacement, dans la deuxième ligne, du mot "trentième" par le mot "quinzième".

M. Ciaccia: Comme à la CTCUM.

M. Saintonge: Les autobus roulent plus vite.

Le Président (M. Marquis): Est-ce qu'on peut avoir l'amendement? Nous ne l'avons pas ici.

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.

M. Ciaccia: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 78 est adopté. Est-ce que l'article 78, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Il y a un amendement à l'article 79. Je crois qu'on veut viser aussi les chauffeurs, pas juste les passagers.

Des voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Marquis): Alors, j'appelle...

M. Tardif: C'est celui-là qu'il cherchait depuis tout à l'heure.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 79. Il y a un papillon.

M. Tardif: Il y a un papillon, M. le Président. On peut se dispenser de le lire, cela répond au vœu du député de Laprairie.

M. Ciaccia: Oui, adopté, le papillon est adopté. L'amendement est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 79 est donc adopté. Est-ce que l'article 79, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 80.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 80 est adopté. J'appelle l'article 81.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 81 est adopté. J'appelle l'article 82.

M. Tardif: C'est, à peu de chose près, une reprise du texte actuel.

M. Saintonge: Sauf que, sur le territoire actuel de la CTRSM et sur le futur territoire, il n'y a pas d'autre compagnie qui exerce un service de transport de passagers par autobus.

M. Tremblay: Oui, Grisé qui va au centre commercial tout simplement.

M. Saintonge: Saint-Bruno n'est pas dans le territoire de la STRSM?

M. Tremblay: Ah! c'est vrai. Vous avez raison, je m'excuse.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 82 est adopté?

M. Saintonge: Est-ce qu'on a la même chose à Laval?

M. Ciaccia: L'article est inutile, mais le ministre veut le conserver.

Une voix:... collectif...

M. Tardif: Pardon?

Une voix:... paracollectif.

M. Tardif: Hier, on a aussi dit que, s'il s'organisait du transport paracollectif pour personnes handicapées, etc., ils auraient possiblement le pouvoir par la suite.

Le Président (M. Marquis): Alors, l'article 82 est adopté. J'appelle l'article 83.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: C'est le même problème. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 83 est adopté. J'appelle l'article 84.

M. Tardif: Même chose qu'actuellement, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): L'article 84 est adopté.

M. Tardif: C'est la même chose pour l'article 85.

M. Ciaccia: Adopté. 86, c'est la même chose, adopté. Excusez-moi.

Le Président (M. Marquis): Il faut juste le temps de les appeler.

M. Ciaccia: Ah oui! Excusez-moi.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 85.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 85 est adopté. J'appelle l'article 86.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 86 est adopté. J'appelle l'article 87.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 87

est adopté. J'appelle l'article 88 et il y a un papillon qui l'accompagne.

M. Tardif: Il est proposé de modifier l'article 88 du projet de loi par la suppression, dans les première et deuxième lignes, des mots "s'occupe de l'administration courante de la société et il".

M. Ciaccia: Avec cet amendement, je pense qu'on peut adopter l'article.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 88 est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 88, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 89.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 89 est adopté.

M. Saintonge: La société est obligée de payer les 9 % dans ces cas aussi?

M. Tardif: Pourquoi?

M. Saintonge:... d'assurance...

M. Ciaccia: Est-ce que la société...

M. Tardif: Cela fait partie des dépenses "subventionnables" par le ministère.

M. Saintonge: Ils vont subventionner les 9 %? C'est bien.

M. Tardif: Toutes les dépenses de la société.

Le Président (M. Marquis): L'article 89 étant adopté, j'appelle l'article 90.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 90 est adopté. J'appelle l'article 91.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 91 est adopté. J'appelle l'article 92.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 92 est adopté. J'appelle l'article 93 et nous avons un papillon.

M. Tardif: C'est la même chose que ce que nous avons fait, hier, pour la CTCUM.

M. Ciaccia: C'est quoi?

M. Tardif: Modifier l'article 93 du projet de loi par l'insertion, dans la quatrième ligne, après le mot "dépense" des mots "et octroyer un contrat", et par le remplacement, dans la cinquième ligne, du mot "nécessaire" par le mot "nécessaires".

M. Ciaccia: L'amendement est adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'amendement à l'article 93 est adopté. Est-ce que l'article 93, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: Adopté. J'appelle l'article 94.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 94 est adopté. J'appelle l'article 95.

Dispositions financières

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 95 est adopté. J'appelle l'article 96.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 96 est adopté. J'appelle l'article 97.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: L'article 97 est adopté. J'appelle l'article 98, il y a un papillon.

M. Tardif: Il y a un papillon, M. le

Président. Modifier l'article 98 du projet de loi par la suppression, dans la première ligne du paragraphe 5° du premier alinéa, du mot "municipalités" et, deuxièmement, par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 5° du premier alinéa, après le mot "membres" des mots "du conseil d'administration lors d'une assemblée spécialement convoquée à cette fin".

M. Saintonge: M. le Président.

Le **Président (M. Marquis)**: Oui, M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: J'aurais une objection ici. Je demanderais qu'on maintienne les deux tiers des municipalités membres. Si vous mettez les deux tiers des membres, à douze représentants, cela veut dire que huit, c'est suffisant. Vous avez déjà un point important pour Longueuil. À huit membres, cela voudrait dire que - quatre, cinq, six, sept, huit - cela pourrait être simplement trois villes sur sept qui pourraient accepter le cas. Si vous y allez au niveau des critères, les deux tiers des sept municipalités, cela veut dire que vous avez un minimum de cinq municipalités.

Il m'apparaît important, pour situer que ce sont des répartitions de déficit où chacune des municipalités prend part, que l'ensemble des municipalités puissent faire valoir leur point de vue et en arrivent à une répartition qui est plus équitable, je pense, plus acceptable pour l'ensemble des municipalités. Je dois vous dire que j'ai eu des représentations en ce sens-là.

M. Tardif: La corporation intermunicipale...

M. Ciaccia: Ils peuvent voter par représentant et cela ne changera quand même pas le mode de vote. C'est juste que, pour la situation à l'article 98, pour ces critères, cela va prendre les deux tiers des municipalités. D'ailleurs, le projet de loi a été rédigé de cette façon. Il a dû y avoir une raison pour laquelle cela a été rédigé de cette façon. Il n'y a pas une nécessité de le changer maintenant.

M. Tremblay: M. le Président.

Le **Président (M. Marquis)**: M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Je trouve que l'amendement est plus logique parce que, sans cela, ça voudrait dire, par exemple, que Lemoine, où il y a 5000 de population, va avoir le même niveau de décision que Longueuil, avec 170 000 de population. Avec le nouvel amendement, on ajoute du poids à Longueuil, qui a presque la moitié en population.

M. Saintonge: Cela ne donne pas déjà assez de poids au conseil d'administration et au comité exécutif. Ils ont plus de membres, ils en ont quatre. Ils ont un membre garanti au conseil exécutif. Là, quand vous arrivez... Moi, je maintiens ma représentation, je ne sais pas s'il y a autre chose à ajouter, je ne veux pas couper la parole au député de Chambly.

M. Ciaccia: C'est seulement pour ces critères...

M. Tardif: Je m'excuse, mais les deux tiers des municipalités, cela prend cinq sur sept.

M. Saintonge: C'est ça.

M. Ciaccia: Oui, mais c'est important...

M. Saintonge: À huit membres, cela voudrait dire que trois municipalités peuvent arriver à accepter cela. Vous allez avoir Longueuil avec Saint-Hubert, cela ferait six; et, là on aurait besoin d'une autre ville, admettons Boucherville, cela ferait sept. Vous allez retrouver, d'un côté, Brossard, Saint-Lambert, Greenfield-Park et Lemoyne qui ne seraient pas d'accord et ils sont cuits.

M. Tardif: Je vais prendre une situation inverse. Longueuil et Brossard réunies pourraient donc être mises en minorité par les cinq autres. C'est ça?

M. Saintonge: Dans le cas présent, oui. Oui, mais ce serait assez exceptionnel.

M. Tardif: Ce serait quand même assez dommage aussi. C'est parce que, ici, ce dont on parle c'est de - comment dirais-je - la faculté que peut avoir le conseil des maires d'ajouter tout autre critère...

M. Tremblay: Qui ne sont pas prévus aux articles en question.

M. Tardif:... qui ne sont pas prévus aux articles, n'est-ce pas? Car on dit: "Ces déficits sont répartis par la société entre les municipalités de son territoire en proportion d'un ou plusieurs des critères suivants: ". On dit d'ajouter tout autre critère. Cela voudrait donc dire ceci: Imaginons, encore une fois, que les deux qui contribuent le plus au "pot", Longueuil et Brossard, veuillent proposer un autre critère, elles pourraient être défaites par les cinq autres villes même si, ensemble, Brossard et Longueuil assument plus de 50 % du déficit.

M. Saintonge: Mais dans les deux tiers des membres, elles ne pourront pas plus faire passer leur truc, cela va prendre une ou deux autres villes pour le faire adopter.

Quatre plus deux, cela fait six.

M. Tardif: À ce moment-là, cela vient presque figer la répartition tandis que, si on parle des deux tiers des voix, c'est huit votes sur douze. Cela voudrait dire, par exemple, que cela requerrait les quatre de Longueuil, les deux de Brossard et les deux de Saint-Hubert.

M. Saintonge: C'est cela.

M. Tardif: Cela ferait huit sur douze. Ou bien les quatre de Longueuil et les quatre qui ont une voix chacune, d'accord?

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Cela aussi est quand même assez exigeant. En tout cas, il me semble moins que les...

M. Saintonge: Sauf que, ce que je veux dire là-dessus, c'est que vous avez intégré dans une commission de transport des municipalités qui doivent voir au partage. Dans un cas comme cela, si vous demandez les deux tiers des villes, cela fait cinq municipalités au minimum. Dans certains cas, vous enlevez le poids qui est plus considérable et vous le donnez, d'une certaine façon, à Longueuil parce qu'elle a plus de représentants et qu'ils peuvent être jugés par la population. Cependant, pour l'évaluation, cela donne plus de potentialité à d'autres municipalités. Cela va prendre plus de municipalités là-dessus.

M. Tardif: Le député accepterait-il qu'on demande l'avis du président du Conseil des maires?

M. Saintonge: Ah oui, j'accepte volontiers.

Le Président (M. Marquis): Voulez-vous prendre une chaise s'il vous plaît, M. le maire?

M. Parent (Jean-Guy): Je suis Jean-Guy Parent, maire de Boucherville. À cause de la formule de représentation, avec les deux tiers des municipalités, on risquerait d'avoir des problèmes parce que, dans le cas de certaines municipalités, il y a plus qu'un représentant, il pourrait y avoir à la limite, à Brossard, un représentant en faveur et un autre en désaccord.

À mon avis, si on s'en va avec les deux tiers des membres - on a douze membres, douze personnes qui ont le droit de vote - il en faut huit pour pouvoir l'adopter. Ce serait les deux tiers des membres; tel qu'on avait regardé les inconvénients et les avantages, finalement, c'est ce qui était le mieux dans ce qu'on avait discuté.

M. Saintonge: Sauf que, dans un tel cas, on pourrait spécifier ici et ajouter, après "le ministre des Transports", "le vote de chacune des municipalités étant exprimé par le maire de la municipalité". Cela réglerait la situation.

M. Tardif: M. le Président, il me semble qu'on se bloque un peu si on exige les deux tiers des municipalités, ce qui fait cinq sur sept. Ou bien on garde les deux tiers des membres ou bien cela devient la majorité simple des municipalités, ce qui fait quatre sur sept. Il me semble que...

M. Tremblay: J'ai une autre objection à dire "des municipalités". Qui a droit de vote à la municipalité, à ce moment-là? Le maire seulement?

M. Tardif: Non, non. Le conseil d'administration qui décide est formé de quatre représentants de Longueuil, deux de Saint-Hubert, deux de Greenfield-Park...

M. Tremblay: Oui.

M. Tardif:... un de Saint-Lambert, un de Lemoyne, un de Boucherville et un de...

M. Tremblay: Si vous dites "les municipalités", qui est-ce des deux de Saint-Hubert ou des quatre de Longueuil qui décide?

M. Tardif: C'est ceux que le conseil... Le maire est membre d'office, je m'excuse. Lorsqu'il y a quatre représentants, trois autres sont des conseillers municipaux nommés par le conseil.

M. Tremblay: Alors, il y aurait un vote spécial pour le maire dans un cas comme cela. Cela n'est cependant pas prévu dans la loi.

M. Saintonge: Je vous ferai remarquer là-dessus que l'un des motifs est qu'on a fixé au niveau du partage du déficit... Actuellement, il y a quatre critères qui existent, ce sont les quatre premiers critères. On donne la possibilité d'ajouter tout autre critère. Si on veut ajouter l'un de ces quatre critères qui sont quand même acceptés d'avance par l'ensemble des gens, là, on se dit que, s'il y a un autre critère quelconque, la majorité est peut-être plus élevée, mais c'est normal parce que c'est quelque chose de distinct et de différent et qui peut défavoriser, dans certains cas, certaines municipalités par rapport à d'autres.
(22 h 45)

Si cela défavorise des municipalités par rapport à d'autres, on devrait, à ce moment-là, faire en sorte qu'il y ait une majorité plus grande, ce qui serait alors plus équitable

envers tous. Autrement, on maintient des critères d'opération réguliers pour les quatre.

Une voix: C'est cela que ça fait, les deux tiers, pour changer ce genre de choses-là.

M. Saintonge: C'est pour cela que je dis, en ce qui concerne les municipalités, en laissant cela aux villes... Par exemple, dans un cas, vous pourriez avoir trois villes qui seraient favorables à ce qu'on adopte un critère particulier. Je vais vous donner un exemple: si Longueuil, avec Saint-Hubert et Brossard - ce qui va faire huit votes sur douze - acceptent un partage quelconque, ce sont trois villes qui pourraient imposer une volonté à quatre autres villes qui ne seraient pas d'accord avec ce critère parce que cela pourrait être défavorable aux quatre villes plus petites. C'est pour protéger les plus petits, à ce moment-là. Dans l'autre cas, vous pourriez avoir, à ce moment-là, quatre villes qui seraient d'accord contre trois; vous avez une majorité simple et vous amenez aussi un nouveau critère. Si vous mettez les deux tiers de l'ensemble des municipalités, vous avez toujours cinq municipalités qui vont être d'accord. C'est peut-être plus exigeant, mais c'est un critère particulier par rapport aux quatre qu'on connaît. C'est un critère exceptionnel. C'est une majorité qui peut être forte, mais c'est souvent le cas dans les compagnies ou quoi que ce soit. Dans des décisions qui sont plus particulières, plus exceptionnelles, vous avez une majorité requise de 75 %; ce serait le cas.

M. Tardif: Cinq sur sept, cela nous donne un pourcentage de 71 %.

M. Saintonge: Bon. Au niveau corporatif, parfois, et même dans certaines autres lois ou dispositions très particulières, c'est 66 % ou, dans certains cas, 75 % de majorité, les trois quarts des voix. Ici, on vous demande... Ce ne sont pas même pas les trois quarts, c'est 71 %. Je pense que ce serait raisonnable puisque c'est un critère particulier et exceptionnel par rapport aux critères fondamentaux réguliers sur lesquels on se base, qui pourrait faire en sorte qu'on doit, dans un tel cas, avoir l'accord d'un plus grand nombre de municipalités qui vont le partager. Cela protège, je pense, davantage les petites villes. Je maintiendrai que, dans un tel cas, le poids de Longueuil est encore une fois relativement très important pour ce qui est de sa représentation au conseil d'administration.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Il y a un autre point. Ce n'est pas la sorte de décisions qui se prend

tous les jours. Ce conseil va être habitué de voter à douze. Si, dans deux ou trois ans, il y a une décision qui se discute au conseil d'administration, c'est bien sûr que les gens ne se rappelleront même pas que c'est dans la loi qu'on dit que c'est chacune des villes qui exprime le vote, à ce moment-là, pour un cas comme celui-là parce que l'habitude est d'exprimer le vote de tout le monde; ce sont les douze qui votent. Cela rend l'application plus complexe.

Le deuxième point, c'est, dans ce cas-là, si on décidait que ce sont les municipalités, il faudrait le prévoir dans la loi et dire qui exprime le vote de chacune des municipalités.

M. Tardif: Est-ce qu'il serait concevable, M. le Président...

Le **Président (M. Marquis):** Oui, M. le ministre.

M. Tardif: Est-ce qu'on pourrait, pour rejoindre une partie des objectifs du député de Laporte...

M. Saintonge: Laprairie.

M. Tardif:... - je m'excuse, Laprairie - dire: Tout autre critère accepté par les deux tiers des municipalités membres...

Une voix: Non, les deux tiers des membres.

M. Tardif:... par les deux tiers des membres et regroupant les deux tiers des municipalités?

Une voix: Oh!

M. Tardif: Non, pas les deux tiers, mais regroupant quatre municipalités sur sept. Donc, il y aurait une combinaison des deux critères. Les deux tiers des membres et au moins quatre.

M. Ciaccia: C'est un compromis honorable.

M. Parent (Jean-Guy): M. le Président.

Le **Président (M. Marquis):** Oui, monsieur.

M. Parent (Jean-Guy): Cela assurerait, à ce moment-là, que les trois grosses villes...

M. Tardif:... doivent aller s'adjoindre une petite municipalité et ne pourraient pas "bulldozer" les petites.

M. Parent (Jean-Guy):... ne pourraient pas agir unilatéralement, ce qui est une des préoccupations...

M. Saintonge: Si on en enlève une grosse, cela veut dire que ce serait Longueuil avec une des deuxièmes villes, soit Saint-Hubert ou Brossard - quatre, cinq, six - plus deux petites villes.

M. Tardif: C'est cela.

Une voix: À ce moment-là, le vote se prend toujours de la même façon, aux membres et non pas aux municipalités.

Une voix:... vous avez besoin des cinq autres.

M. Saintonge: Donc, tout autre critère accepté par les deux tiers des membres...

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge:... regroupant un minimum de...

M. Tardif: Quatre municipalités.

M. Saintonge:... de quatre municipalités...

M. Tardif: Quatre municipalités.

M. Saintonge:... et approuvé par le ministre des Transports.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Le ministre des Transports donne toujours l'approbation, de toute façon.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Dans un tel cas, il pourrait refuser si des représentations particulières lui sont faites.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Cela m'agréerait.

M. Tardif: D'accord.

Le **Président (M. Marquis):** Il s'agit maintenant de mettre cela en des termes acceptables.

M. Tardif: Je vous laisserai cela par écrit.

Le **Président (M. Marquis):** Nous allons donc suspendre l'adoption de cet amendement et nous y reviendrons un peu plus tard. J'appelle donc l'article 99.

M. Saintonge: C'est la définition de richesse foncière uniformisée qu'on voit ailleurs.

Une voix: C'est cela.

M. Tardif: Ce sont des clauses standard qu'on retrouve partout.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 99 est adopté. J'appelle l'article 100.

M. Saintonge: L'article 100. Juste une seconde, M. le Président. Est-ce que cela représente actuellement... Vous établissez par...

M. Tardif: Oui, cela existe dans le droit actuel. C'est exactement le mot à mot du droit actuel. Je vais lire les paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 62 actuel qui dit que le nombre de milles parcourus et le nombre d'heures passées par les véhicules de la commission dans le territoire de chaque municipalité peuvent être établis par échantillonnage.

M. Saintonge: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 100 est adopté. J'appelle l'article 101.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 102.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 102 est adopté. J'appelle l'article 103.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 103 est adopté. J'appelle l'article 104, et il y a un papillon.

M. Tardif: C'est cela. Vous l'avez, M. le Président. C'est: Modifier l'article 104 du projet de loi par la suppression dans les troisième et quatrième lignes des mots "des obligations".

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 104 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Juste une seconde, M. le Président, je vais me retrouver.

M. Ciaccia:... au paiement que la société doit faire en vertu...

M. Saintonge: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 104 est adopté. Est-ce que l'article 104, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Est-ce que je peux vous demander, M. le Président, de revenir à l'article 98?

Le Président (M. Marquis): Oui, M. le ministre, nous revenons et je rappelle l'article 98. Vous allez...

M. Tardif: Alors...

Le Président (M. Marquis):... me remettre le texte de l'amendement.

M. Tardif: Je vais vous remettre le texte à l'instant même après avoir effacé les pourcentages que j'ai calculés.

Il est proposé de modifier l'article 98 du projet de loi: "1^o par la suppression, dans la première ligne du paragraphe 5^o du premier alinéa, du mot "municipalités"; 2^o par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 5^o du premier alinéa, après le mot "membres" des mots "du conseil d'administration lors d'une assemblée spécialement convoquée à cette fin et représentant au moins quatre municipalités du territoire de la société."

M. Saintonge: Pourquoi ajoutez-vous "une assemblée spécialement convoquée à cette fin"? Cela peut être dans le cadre d'une assemblée régulière. Non?

Une voix: Bien oui, pourquoi cela?

M. Saintonge: Pourquoi? Cela peut être au moment de...

M. Ciaccia: Originellement, cela n'était pas une assemblée spéciale.

M. Saintonge: Je ne vois pas pourquoi vous mettez "une assemblée spéciale" dans ce sens-là.

Une voix: C'est tellement important, les critères de répartition.

M. Saintonge: Qui a demandé cela comme ça? Laval?

Une voix: Lasalle.

Une voix: Il y a un an, quand on a commencé à travailler...

Une voix: Il y a plus qu'un an.

M. Tardif: C'est un événement assez important. On a vu les discussions que cela a soulevées entre nous, ici n'est-ce pas? Pour bien illustrer que ce n'est pas un sujet que tu peux passer sur le bras dans une séance, c'est toute la répartition pour des années à venir.

M. Saintonge: Justement, à ce moment-là, cela serait spécifié quand même à l'ordre du jour, mais vous voulez que ce soit une assemblée spéciale pour discuter de cela. D'accord.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Pouvez-vous répéter juste le texte?

M. Tardif: Par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 5^e du premier alinéa, après le mot "membres" des mots "du conseil d'administration lors d'une assemblée spécialement convoquée à cette fin et représentant au moins quatre municipalités du territoire de la société."

M. Saintonge:... et représentant au moins...

M. Tardif: Oui.

M. Lussier:... et représentant au moins quatre municipalités du territoire de la société.

Une voix:... du territoire de la société.

M. Saintonge: Sans virgule.

Une voix: Vous n'avez pas fini...

M. Tardif:... et approuvé par le ministre des Transports.

M. Tremblay: Quelqu'un ne peut pas dire: C'est passé sans que je m'en aperçoive.

M. Saintonge:... du conseil d'administration, virgule, lors... Est-ce qu'il y a des virgules là-dedans?

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 98 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 98, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Nous revenons à l'article 105. J'appelle l'article 105.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté. La réserve de 1, 5 %, cela représente... Quel est le budget actuel? La réserve sera de quel ordre de grandeur?

M. Tardif: Le budget de la CTRSM est de...

M. Saintonge: Cela fait environ 7 000 000 \$, donc, 700 000 \$. D'accord.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 105 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 106.

M. Saintonge: C'était pour avoir une idée de l'ordre de grandeur, qu'on le spécifie dans le cas présent.

M. Tardif: L'article 106.

M. Saintonge: Hier, j'ai dit que je n'avais pas cela dans mes poches, c'était 10 000 000 \$ pour la CTCUM; j'ai dit que je n'avais pas cela dans mes poches.

M. Ciaccia: 600 000 \$, tu n'as pas cela dans tes poches.

M. Saintonge: Non plus!

M. Tardif: Si vous aviez cela dans vos poches...

M. Saintonge: Ah, je ne serais pas là!

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: Surtout pas ce soir.

M. Tardif: L'article 106, adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 106, adopté. J'appelle l'article 107.

M. Tardif: C'est le texte actuel, à toutes fins utiles.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 107, adopté. J'appelle l'article 108.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 108 est adopté. J'appelle l'article 109.

M. Tardif: Ce sont des clauses standard qu'on retrouve dans toutes les lois.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 109, adopté. J'appelle l'article 110.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 110, adopté. J'appelle l'article 111.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 111 est adopté. J'appelle l'article 112.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 112 est adopté. J'appelle l'article 113.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 113, adopté. J'appelle l'article 114.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté. Le conseil d'administration indique les balises à l'intérieur desquelles le comité exécutif peut effectuer des virements de crédits.

Une voix: C'est l'amendement?

M. Tardif: Des virements de crédits jusqu'à concurrence de 100 000 \$, vous les faites...

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 114 est adopté. J'appelle l'article 115.

M. Tardif: C'est le droit actuel, à toutes fins utiles, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 115, adopté. J'appelle l'article 116.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 116, adopté. J'appelle l'article 117.

M. Saintonge: Le droit actuel pour cela aussi, M. le ministre?

M. Tardif: Lequel? Je m'excuse, parce qu'on me parlait à droite et à gauche.

M. Ciaccia: L'article 117.

M. Saintonge: L'article 117.

M. Tardif: C'est un peu plus détaillé que le droit actuel à cet égard. L'article 61 actuel dit: Chaque année, au mois de mars, la commission détermine par résolution la quote-part de son déficit d'exploitation pour l'année financière écoulée payable par chacune des municipalités de son territoire; une telle résolution doit, pour être valable, recevoir l'approbation de la Commission municipale du Québec.

Alors qu'ici, maintenant, c'est beaucoup plus détaillé quant à la procédure qui doit être suivie pour le règlement de la répartition. C'est tout.

Le Président (M. Marquis): L'article 117, est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 118.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 118 est adopté. J'appelle l'article 119. Il y a un papillon.
(23 heures)

M. Tardif: Ah oui, remplacer "la" par "sa".

M. Ciaccia: Pardon?

M. Tardif: Il est proposé de modifier l'article 119 du projet de loi par le remplacement, à la deuxième ligne, du mot "la" par le mot "sa".

M. Ciaccia: Dans la loi sur la CTCUM, les termes d'emprunt étaient de 50 ans. Y a-t-il une raison? Il y a 30 ans; je pense que c'était 50.

M. Tardif: Pourquoi les termes d'emprunt ont été mis à 50 ans à Montréal? Est-ce que c'était lié à l'équipement du métro qui a une durée de vie beaucoup plus longue que les autobus et les garages? Oui, c'est cela.

M. Ciaccia: Laval, c'est 30 ans.

M. Saintonge: Laval, c'est 30 ans.

M. Tardif: Oui, c'est ça.

M. Ciaccia: Laval et la rive sud.

M. Tardif: Il y a des infrastructures du métro qui, elles, peuvent être amorties par les prêteurs sur une période bien plus longue.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 119 est adopté. L'article 119, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 120. Il y a aussi un papillon.

M. Tardif: C'est en concordance avec le projet de loi sur les affaires municipales. On peut aussi contracter des emprunts pour le paiement des dépenses effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt. C'est ça.

M. Ciaccia: Article 120? Oui, adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 120 est adopté. L'article, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 121. Il y a aussi un papillon.

M. Tardif: On a fait exactement la même chose en ce qui concerne la CTCUM. En ajoutant les mots "par résolution" et ces choses-là.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 121 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 121 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 122.

M. Tardif: C'est le droit actuel, à toutes fins utiles.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 122 est adopté.

M. Tardif: Même chose pour 123. Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 123.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 123 est adopté.

M. Tardif: C'est la même chose à l'article 124.

M. Ciaccia: L'article 124 est adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 124. Est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 125. Il y a un papillon pour remplacer comme on l'a fait "l'un d'eux" par "ce dernier".

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 125 est adopté. Est-ce que l'article 125, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 126.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 126 est adopté. J'appelle l'article 127.

M. Tardif: Il y a un papillon qui fait exactement ce qu'on a fait hier pour les fac-similés pour la signature du président du comité exécutif.

M. Saintonge: Il regardait dans ses lunettes et il ne vous a pas vu.

Une voix:... il faut qu'il gagne un peu son salaire aussi.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Je ne sais pas ce qu'il écrit à côté de chaque article.

M. Tardif: Qu'est-ce que vous écrivez à côté de chaque article?

M. Ciaccia: Il écrit ses mémoires, je pense, le président.

Le Président (M. Marquis): Je vous indique que c'est adopté avec mes initiales et je travaille continuellement dans les deux langues. La discussion a lieu seulement en français, mais je suis obligé de faire les écritures en anglais et en français pour les deux projets de loi.

M. Saintonge: Quand vous allez chez le lieutenant-gouverneur et que vous avez la sanction des projets de loi, vous allez voir qu'il vérifie cela.

M. Tardif: Ah, bon!

M. Ciaccia: On comprend un peu plus. On va aller plus lentement.

Des voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 127 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté, "adopted".

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 127 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Saintonge: On va faire un

pictogramme.

M. Ciaccia: Le ministre ne rit pas? Il n'a pas compris.

M. Tardif: Je n'ai pas compris.

M. Ciaccia: Pourquoi le ministre ne rit-il pas?

M. Tardif: Non, je n'ai pas compris.

M. Saintonge: J'ai dit: On va faire un pictogramme avec cela.

M. Tardif: C'est vrai. S'il y avait un sigle uniforme en anglais et en français pour...

Le Président (M. Marquis): J'appelle donc...

M. Ciaccia: J'aimerais donner une "étampe" pour marquer "adopté".

Le Président (M. Marquis):... l'article 128 et il y a un papillon.

Programme des immobilisations

M. Tardif: Il y aurait un journaliste qui crierait que les députés sont des "rubber stamps".

À l'article 128, M. le Président, on ajoute "par règlement". On a fait cela hier aussi.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 128 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 128, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 129?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 129 est adopté. L'article 30?

Une voix: Vous voulez dire l'article 130?

Le Président (M. Marquis): L'article 130?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Toi, tu comprends!

Une voix: Je suis un gars de "shift" de nuit.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 130 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Tardif: Adopté, c'est d'accord.

Le Président (M. Marquis): L'article 131?

Une voix: Il y a un papillon.

Le Président (M. Marquis): Il y a un papillon.

M. Tardif: Il y a un papillon à l'article 131, madame?

Une voix: Pardon?

M. Tardif: À l'article 131, il y a un papillon? On l'a fait enlever.

Le Président (M. Marquis): Le papillon...

M. Tardif: Est tombé.

Le Président (M. Marquis):... n'existe plus.

M. Tardif: Ignorez-le!

Le Président (M. Marquis): Alors, il est retiré. Est-ce que l'article 131, à ce moment, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Des voix: Adopté.

Vérification et rapport

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 132?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 132 est adopté. L'article 133?

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Un instant, M. le Président.

M. Tardif: On n'est pas rendu là encore. Il est à l'article 135. C'est pour cela

que je peux dire que l'article 133 est adopté.

M. Ciaccia: C'est pour cela que...

M. Saintonge: M. le Président, juste aux fins, quand même... Au sujet de la notion de vérificateur externe qu'on veut souligner ici concernant le P. -D. G. de la commission, si vous êtes d'accord avec cela à l'article 135, je vous ferai remarquer que c'est toujours le même vérificateur dont on parle de l'article 132 à l'article 135. Il faudrait marquer partout que c'est le vérificateur externe, si c'est le cas.

M. Tardif: C'est ce que je ne demande. Est-ce nécessaire de préciser cela?

M. Ciaccia: Pas nécessairement.

Une voix: C'est parce qu'on a un vérificateur interne qui est un cadre.

M. Tardif: Non, ce n'est pas un vérificateur au sens de la loi. Le vérificateur est toujours externe à la boîte.

M. Saintonge: Oui, c'est vrai. Vous allez changer le titre...

M. Tardif: Chez vous, il peut avoir ce titre, mais un vérificateur, c'est quelqu'un de l'extérieur.

M. Ciaccia: En dedans, c'est un "bookkeeper".

M. Tardif: Un contrôleur ou je ne sais quoi. Le vérificateur, par définition, c'est...

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 133 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 134?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 134 est adopté. L'article 135?

M. Tardif: Il y a un papillon de concordance pour le poste de directeur général adjoint, M. le Président.

M. Saintonge: À l'alinéa 2?

M. Tardif: Enfin, dans le papillon: Modifier l'article 135 du projet de loi par le remplacement, au début de la première ligne du paragraphe 2, du mot "cadre" par les mots "directeur général adjoint, un autre

cadre". D'accord?

M. Saintonge: D'accord.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 135 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 135 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: J'aurais une intervention sur cela.

M. Tardif: Je la connais.

M. Saintonge: Vous la connaissez, mais, pour le **Journal des débats**, c'est la quatrième loi qu'on adopte depuis ce temps. Le paragraphe 3^e est amené en raison d'une clause standard qui a été adoptée dans le projet de loi 2 adopté l'an dernier sur les affaires municipales où on parle de conflits d'intérêts, au paragraphe 3^e. Nous ne sommes pas d'accord avec cette notion de conflit d'intérêts ou cette présupposition de conflit d'intérêts qu'on semble vouloir invoquer dans la loi. Je ne reprendrai pas ici les représentations que j'ai faites lors de la discussion du projet de loi 2. Nous adopterons l'article 135 sur division à cause de l'alinéa 3^e. Alors, c'est adopté sur division.

Le Président (M. Marquis): Est-ce l'amendement qui est...

M. Saintonge: Non, l'amendement est adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement est adopté.

M. Tardif: C'est sur l'article 135.

M. Saintonge: L'article 135, c'est sur division pour une restriction que nous avons déjà faite sur le projet de loi 2. Au paragraphe 3^e.

Le Président (M. Marquis): Donc, l'article 135 sera adopté tel qu'amendé sur division.

M. Saintonge: C'est cela.

Le Président (M. Marquis): Sur division.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Marquis): J'appelle

l'article 136.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 136 est adopté.

M. Tardif: L'article 137 est adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 137.

M. Ciaccia: L'article 137, adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 137 est adopté.

M. Saintonge: L'article 138?

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 138.

M. Saintonge: À l'article 138, M. le Président, on dit que le vérificateur transmet son rapport au secrétaire. Il y a un papillon, j'imagine, pour "trésorier".

M. Tardif: Oui: Remplacer le mot "secrétaire" par le mot "trésorier".

M. Saintonge: Étant donné que le vérificateur est nommé par le conseil d'administration, pour quelles raisons le rapport du vérificateur ne serait-il pas transmis au conseil d'administration puisque c'est lui qui nomme et qui doit se prononcer sur cela, et non le trésorier? Il y aurait peut-être lieu de faire transmettre le rapport du vérificateur au conseil d'administration directement.

M. Tardif: Le trésorier a, de par la loi, des fonctions ex officio, notamment celles que l'on voit plus bas, à l'article 140. Par exemple: "Dès la fin de l'année financière, le trésorier de la société dresse le rapport financier pour l'année financière qui vient de se terminer et atteste de sa véracité." On joint le rapport du vérificateur... Il a donc des mandats, des choses à faire, de par la loi, ici. À cet égard, dans les autres lois également, c'est la façon de procéder, c'est transmis au trésorier.

M. Saintonge: Il n'y a pas de...

M. Tardif: Pardon?

M. Saintonge: Je vois qu'à l'article 141 le rapport financier doit être déposé à une assemblée du conseil d'administration.

M. Tardif: À une assemblée du conseil d'administration, en même temps que le

rapport du vérificateur.

M. Saintonge: Sauf qu'il n'y a pas de délai, par exemple.

M. Tardif: Au plus tard le 1er mai. L'année financière se termine le 31 décembre. Cela veut dire que tout le processus de vérification, de préparation du rapport financier et de soumission au conseil doit être terminé, parce que cela doit être rendu aux Affaires municipales le 1er mai.

M. Saintonge: Pour quelles raisons le rapport du vérificateur va-t-il aller au trésorier avant d'aller au conseil d'administration?

M. Tardif: Parce que celui-ci prépare les états financiers de la société...

M. Saintonge: Il n'a pas besoin du rapport du vérificateur.

M. Tardif:... et y joint le rapport du vérificateur.
(23 h 15)

M. Saintonge: Est-ce qu'il y a utilité à ce que le trésorier soit celui qui reçoit le rapport du vérificateur? Étant donné que le conseil d'administration engage le vérificateur, ne serait-il pas normal, vu que c'est lui qui l'engage et que le rapport du vérificateur va constituer une vue d'ensemble du portrait financier de la société... Au lieu de le transmettre au trésorier, les premiers alertés, les premiers à avoir un rapport quelconque pouvant souligner une faille dans l'administration financière ou dans la compilation des dossiers, est-ce que cela ne devrait pas être le conseil d'administration? Cela ne veut pas dire que c'est la meilleure chose à faire, le mettre ailleurs, mais on peut améliorer la situation.

Je pense que la représentation qui nous est faite là-dessus, la représentation que je fais actuellement, le rapport du vérificateur, c'est pour contrôler la compilation des données financières de la société, du rapport financier, etc. Si le vérificateur est engagé par le conseil d'administration, qui vient vérifier finalement le travail du trésorier, entre autres choses, il serait normal - c'est lui qui est responsable de tout cela et qui engage le vérificateur - qu'on transmette le rapport du vérificateur directement au conseil d'administration. Ce n'est pas parce que je pense que le trésorier pourrait le falsifier d'une quelconque façon, mais, s'il y a quelque chose qui...

M. Tardif: Nous, à cet égard, on s'arrime à la mécanique que le ministère des Affaires municipales a mise en place pour la transmission des états financiers, des rapports de vérification et autres. Par souci

d'uniformité d'un organisme à l'autre, le rapport est transmis au trésorier, lequel prépare ses états financiers, annexe le rapport du vérificateur. Je n'ai pas d'objection à ce que le débat soit repris avec les Affaires municipales à cet égard.

M. Saintonge: Ça va, on va l'adopter.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 138 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 138 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 139.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 139 est adopté. J'appelle l'article 140.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 140 est adopté. J'appelle l'article 141.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 141 est adopté. J'appelle l'article 142.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 142 est adopté. J'appelle l'article 143.

M. Tardif: C'est le pendant de ce qu'on a mis hier dans la loi de la CUM, à la suite du rapport du Vérificateur général.

M. Ciaccia: Adopté.

Dispositions pénales

Le Président (M. Marquis): L'article 143 est adopté. J'appelle l'article 144. Il y a un papillon.

M. Tardif: Il y a un papillon: Modifier l'article 144 du projet de loi par l'insertion, dans la troisième ligne, après le mot "écusson", des mots "son acronyme", en concordance avec l'article 1.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Alors, l'amendement à l'article 144 est adopté. Est-ce que l'article 144 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 145.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: L'indexation des amendes.

Le Président (M. Marquis): L'article 145 est adopté. J'appelle l'article 146.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 146 est adopté. J'appelle l'article 147.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: À l'article 147, n'y aurait-il pas lieu, au lieu de dire "par écrit", de dire "par résolution", à la dernière ligne?

M. Tardif: "147. Une poursuite pour une infraction prévue à l'article 144 ou pour une infraction à un règlement est intentée par la société ou une personne qu'elle autorise généralement ou spécialement par écrit à cette fin."

M. Saintonge: La société parle par résolution. Il me semble que légalement c'est plutôt: "par résolution à cette fin".

M. Tardif: Ce n'est pas la façon de prendre la décision qui est importante. C'est que M. le député a une autorisation écrite attestant qu'il est autorisé à déposer des plaintes devant le greffier à la cour. Ce n'est pas la façon de prendre la décision qui est en cause ici, c'est que l'autorisation que détiendra le député de porter plainte, il devra l'avoir par écrit. D'accord?

M. Saintonge: Dans les lois et dans les règlements que j'ai faits, on a toujours marqué non pas "par écrit", mais "par résolution", pour les conseils municipaux, dans le cas de zonage et des choses comme cela. En tout cas, cela va.

M. Tremblay: Adopté.

M. Saintonge: Je suis convaincu que l'on parle toujours par résolution.

Le Président (M. Marquis): L'article 147 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 148.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 148 est adopté. J'appelle l'article 149.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 149 est adopté. J'appelle l'article 150.

M. Tardif: L'article 150 reprend le droit actuel. Intérêt suffisant pour comparaître...

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 150 est adopté. J'appelle l'article 151.

Dispositions générales

M. Tardif: C'est le droit actuel aussi.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 151 est adopté. J'appelle l'article 152.

M. Tardif: Reprise du droit actuel.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 152 est adopté. J'appelle l'article 153.

M. Tardif: Même chose, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 153 est adopté. J'appelle l'article 154; il est

avec un papillon.

M. Tardif: Un papillon à l'article 154. C'est exactement ce qu'on a fait hier dans le cas de la CTCUM, enlever la juridiction de la Commission des transports "autrement qu'en vertu d'une disposition de la présente loi".

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 154 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 154 est adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 154, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 155.

Dispositions transitoires et finales

M. Tardif: Ce sont des dispositions transitoires, M. le Président, qui sont utiles et nécessaires pour mettre en oeuvre la présente loi.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 155 est adopté. J'appelle l'article 156.

M. Tardif: La société succède à la commission.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 156 est adopté. J'appelle l'article 157 et il y a un papillon.

M. Tardif: La même chose qu'on a faite hier, M. le Président. Les juristes ont décidé qu'il fallait en mettre, alors, les décisions, règlements, résolutions et contrats, ententes et conventions adoptés ou conclus; en tout cas, il y en a.

M. Ciaccia: Les bretelles!

M. Tardif: Les bretelles, c'est le cas de le dire! Article 157.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 157 est adopté. L'article 157, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 158.

M. Tardif: Partout où on verra le mot "commission", cela voudra dire "société".

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 158 est adopté. J'appelle l'article 159.

M. Tardif: C'est la permission d'utiliser la papeterie jusqu'à épuisement.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 159 est adopté. J'appelle l'article 160.

M. Tardif: La société est réputée être une commission de transport aux fins des articles de ces lois.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 160 est adopté. J'appelle l'article 161.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 161 est adopté. J'appelle l'article 162.

M. Ciaccia: Attendez un peu.

M. Tardif: C'est une mesure transitoire en ce qui concerne les commissaires en poste au moment de l'adoption de la loi.

M. Saintonge: Je comprends qu'à l'article 162, on parle des commissaires en poste.

M. Tardif: Ils deviennent, sans formalité, membres du comité exécutif de la société, jusqu'à ce que le conseil d'administration forme un nouveau comité exécutif.

M. Saintonge: D'accord, quand ils ont formé le nouveau comité exécutif...

Une voix: Ils ne sont plus en poste.

M. Tardif: Ils ne sont plus en poste.

M. Saintonge: Automatiquement. C'est suffisant; vous n'avez pas besoin d'une disposition. Les légistes n'ont pas prévu une disposition spéciale. Je comprends que ce n'est pas comme hier; le mandat des deux commissaires est expiré, ils sont là simple-

ment en sursis, en attendant qu'on les remplace.

M. Tardif: C'est cela.

Une voix: Us font cela à temps plein.

M. Saintonge: Pardon?

M. Tardif: Non, on ne parle pas de ceux de Montréal; on parle de ceux de la rive sud.

M. Saintonge: Ils sont à temps plein, eux aussi; ce sont des commissaires réguliers.

Une voix: À Montréal.

M. Saintonge: Ici aussi, on parle de ces commissaires...

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Ce n'est pas...

Une voix: Ils ne sont pas à temps plein.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Ils ne sont pas à temps plein?

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: D'accord. C'est seulement le P. -D. G. qui est à temps plein. D'accord, adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 162 est adopté. J'appelle l'article 163.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 163 est adopté. J'appelle l'article 164. Il y a un papillon.

M. Tardif: De concordance, pour remplacer le mot "cadres" par "directeurs généraux adjoints, les autres cadres".

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'amendement à l'article 164 est adopté. Est-ce que l'article 164, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 165.

M. Tardif: À l'article 165, il y a un papillon, M. le Président.

M. Saintonge: Que nous n'avons malheureusement pas.

M. Tardif: Vous ne l'avez pas?

M. Saintonge: Non.

M. Ciaccia: Non, on ne l'a pas.

M. Tardif: On s'excuse infiniment.

M. Saintonge: Il serait important, je pense, d'en avoir une copie.

M. Tardif: Il y a des corrections manuscrites, à part cela, madame, là-dessus, n'est-ce pas?

M. Saintonge: C'est un article très important.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Est-ce que je peux le lire pendant que madame ajoute les corrections sur une autre copie?

M. Saintonge: Oui.

M. Ciaccia: Certainement.

M. Tardif: Il est proposé de remplacer l'article 165 du projet de loi, par le suivant: "165. Le président-directeur général de la Commission de transport de la rive sud de Montréal en poste le (inscrire ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur du présent article) demeure en poste aux mêmes conditions, à titre de président-directeur général, jusqu'au 4 juillet 1987.

"Malgré toute disposition inconciliable de la présente loi, à compter du 4 juillet 1987, le conseil d'administration peut le nommer aux mêmes conditions, à titre de président-directeur général, pour une période qui ne peut excéder cinq ans.

"À compter de l'entrée en vigueur de l'article 31 et du présent article, et malgré l'article 31, tant qu'il agit à titre de président-directeur général, il est président du comité exécutif qui est alors composé de six membres."

Donc, c'est pour rejoindre l'objectif du député qui ne voulait pas que l'on bloque un des postes électifs.

M. Saintonge: Un des postes réservés aux élus au comité exécutif.

M. Tardif: C'est cela, un des postes réservés aux élus. Donc, jusqu'à la fin du mandat de l'actuel P. -D. G. et jusqu'à sa reconduction. S'il était reconduit, à ce moment-là, il occupera la fonction de P. -D. G., siégeant à l'exécutif comme sixième membre. D'accord?

M. Saintonge: Et occupant, à ce moment-là, le poste de président du comité exécutif.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Est-ce que cela suppose que, dans un tel cas, on confie au P. -D. G. un droit de vote au comité exécutif ou s'il est simplement membre de l'exécutif sans droit de vote?
(23 h 30)

M. Tardif: À ce moment-là, il est membre de l'exécutif de plein droit. C'est le consensus qui s'est établi...

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif:... vu, j'imagine, la compétence et les qualités notoires du P. -D. G. actuel.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Je n'ai pas l'article devant moi, mais je l'ai entendu lire. Cela ne laisse-t-il pas sous-entendre qu'il ne pourrait pas le réengager pour un deuxième mandat de cinq ans, tel que rédigé?

M. Tardif: C'est-à-dire que le conseil d'administration peut le nommer aux mêmes conditions à titre de président pour une période qui ne peut excéder cinq ans. Donc, cela veut dire qu'il peut être reconduit pour un autre mandat de cinq ans après la fin de son mandat actuel qui se termine le 4 juillet 1987, ce qui le mènera au 4 juillet 1992 et ce qui donnera, sans aucun doute, au P. -D. G. un âge vénérable.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Ciaccia: C'est un bon point qu'il vient de soulever.

M. Tardif: Je ne le sais pas. Il pose la question.

M. Saintonge: Il a l'immunité parlementaire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Saintonge: Il en profite.

M. Ciaccia: Effectivement, je pense que c'est un bon point que le député de Chambly vient de soulever. De la façon dont c'est rédigé, cela veut dire - je ne pense pas que ce soit l'intention du ministre - qu'après la nomination de cinq ans il ne peut plus avoir une autre nomination. Je ne pense pas que ce soit son intention. Il faudrait peut-être...

M. Saintonge: Non, cela veut dire qu'il ne peut pas avoir une autre nomination et le maintenir dans le poste de P. -D. G. et membre de l'exécutif.

M. Tardif: C'est cela. Il pourrait être gardé comme...

M. Saintonge: Il pourrait être gardé comme directeur général seulement et non pas comme P. -D. G....

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Il peut être gardé comme...

M. Saintonge:... et membre de l'exécutif avec droit de vote.

M. Tardif: C'est ce que cela veut dire.

M. Saintonge: C'est le consensus qui s'est dégagé après vérification auprès des maires.

M. Tardif: C'est le consensus qui s'est dégagé auprès du conseil des maires.

M. Saintonge: Je peux vous dire que les maires que j'ai consultés depuis deux jours me l'ont confirmé vivement.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 165 est adopté?

M. Ciaccia: Un instant!

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 165 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article "65", tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: 165.

M. Tardif: 165, M. le Président.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 165, je dis bien.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 166.

M. Tardif: Il y a un papillon, M. le Président, pour remplacer la lettre "d" par

"de".

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 166 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce que l'article 166, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 167.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 167 est adopté. J'appelle l'article 168.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 168 est adopté. J'appelle l'article 169.

M. Tardif: Il y a un article 168. 1, M. le Président, que nous n'avons pas remarqué.

M. Saintonge: Cela ajoute un article.

M. Tardif: L'article 168. 1. Insérer, après l'article 168 du projet de loi, le suivant: 168. 1...

Une voix: Est-ce que l'article 168 est adopté?

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Oui.

Le Président (M. Marquis): L'article 168 est adopté.

M. Tardif: C'est cela et je propose donc d'insérer, après l'article 168 du projet de loi, le suivant: "168. 1. L'article 116 de la présente loi a effet à compter du 1er janvier 1987." C'est l'article relatif au certificat de crédit du trésorier pour lui permettre de s'adapter à la formule de comptabilité

comme on l'a fait pour la CTCUM, hier soir. Est-ce que vous l'avez, M. le Président?

M. Saintonge: "Very good".

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 168. 1 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. J'appelle l'article 169.

Une voix: Adopté.

M. Tardif: Je pense que c'est de concordance avec l'article 168...

Une voix: C'est cela.

M. Tardif:... à cause des modifications à la Loi sur l'enseignement primaire et secondaire.

M. Saintonge: Comme hier.

M. Tardif: Comme on a fait, hier, pour la CTCUM.

Le Président (M. Marquis): L'article 169 est adopté. J'appelle l'article 170.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 170 est adopté. J'appelle l'article 171.

M. Saintonge: M. le Président, c'est la clause constitutionnelle. Pour les mêmes raisons qu'on a évoquées dans toutes les lois et parce qu'on n'est pas d'accord que ce soit inclus dans nos lois, on l'adoptera donc sur division.

Le Président (M. Marquis): L'article 171 est adopté sur division.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Marquis): J'appelle l'article 172.

M. Tardif: Il y a un papillon, M. le Président. Il est proposé de remplacer l'article 172 du projet de loi par le suivant: "172. La présente loi entre en vigueur le jour de sa sanction."

M. Saintonge: Je suis d'accord avec cela. Adopté, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Dès que nous allons avoir le texte...

M. Tardif: Avec plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'amendement à l'article 172 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'article 172, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Articles en suspens

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui est suspendu?

M. Tardif: L'article 7.

Une voix: L'article 7.

M. Tardif: On va faire les recherches. Il y en a trois.

Une voix: Les articles 7, 12, 14 et ce papillon.

Le Président (M. Marquis): Les articles 7, 12, 14 et il semble qu'il faudrait rouvrir l'article 11. Alors, l'article 7?

M. Tardif: Cela reste tel quel.

Le Président (M. Marquis): On revient à l'article 7. J'appelle donc l'article 7.

M. Tardif: Alors, après consultation, M. le Président, avec les membres et le président du Conseil des maires de la rive sud, il semble que cette formule est celle qu'on préférerait garder, c'est-à-dire celle qu'il y avait à l'article 7.

M. Saintonge: C'est-à-dire qu'il n'y avait pas de possibilité de substitut pour un représentant. C'est bien cela?

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Est-ce que c'est la même chose dans les autres lois? Il n'y a pas eu de prévisions dans ce sens-là.

M. Tardif: Dans les autres lois, il y a une clause qui a été adoptée prévoyant la nomination de substituts permanents, c'est cela?

M. Saintonge: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): L'article 7 est adopté.

M. Tardif: On nous demande de rouvrir l'article 11, M. le Président?

Le Président (M. Marquis): C'est cela.

M. Tardif: Est-ce que vous avez le papillon à l'article 11?

Le Président (M. Marquis): Non.

Une voix: Oui.

M. Saintonge: Excusez, oui. J'ai parlé trop vite. On l'a reçu tantôt.

M. Tardif: C'est exactement ce qu'on a introduit, hier, pour la CTCUM.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 11 est rouvert et l'amendement à l'article 11 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Marquis): L'article 11, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: On garde le début de l'article 11 et on ajoute...

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): C'est déjà fait. Un instant. Très bien. J'appelle l'article 12.

M. Tardif: Il n'y a pas de changement.

M. Saintonge: C'est parce qu'hier on a posé une question. Je ne me souviens pas de celui qui a posé la question, mais mon souvenir est que, si on avait une possibilité de révocation, c'est dans le sens que, s'il y avait un conseiller nommé à la société de transport qui ne votait pas sur un point particulier comme les gens de son conseil municipal, on pouvait, à ce moment, lui enlever son poste. C'était une espèce de façon de le contrôler.

M. Ciaccia: La loi prévoit que les nominations sont faites pour deux ans. Cela viendrait alors en contradiction avec cet article de la loi. Si vous voulez donner ce pouvoir de révocation, ne les nommez pas pour deux ans. Dites que ce sera au plaisir de... On devrait pouvoir l'enlever seulement

pour cause, s'il est interdit ou pour des choses comme cela.

M. Tardif: Je suis d'accord pour faire en sorte que la nomination soit pour deux ans et qu'il ne puisse, en fait, y avoir révocation que pour cause.

M. Ciaccia: S'il donne des coups de poing aux chauffeurs d'autobus.

M. Tardif: Non, mais comment formuleriez-vous cela? "Un représentant d'une municipalité ou le substitut d'un maire cesse d'être membre du conseil d'administration lorsque le conseil de sa municipalité révoque sa nomination." Alors que l'article 8 dit: "Le mandat d'un membre du conseil d'administration qui n'est pas un maire est de deux ans." M. le Président, même si on enlève cela, le conseil va pouvoir le révoquer parce qu'un représentant de la municipalité ou le substitut d'un maire... Imaginons que le maire, pendant un certain temps, envoie un substitut et, après un bout de temps, il dit: Moi, je veux y retourner parce que je veux aller moi-même aux réunions du conseil. Fais adopter une résolution. Il va le révoquer quand même, même si la nomination est pour deux ans.

M. Ciaccia: Vous lui ressemblez quand même. C'était l'autre, ça.

M. Tardif: Est-ce que j'ai manqué quelque chose? Même si l'article 12 est là, que le conseil a nommé un substitut du maire, n'est-ce pas, si le maire décide qu'il veut retourner à la table de... il va révoquer la nomination et il va y aller pareil.

M. Ciaccia: Si vous n'avez pas besoin de cet article, enlevez-le alors. Vous venez de me dire qu'ils peuvent le faire quand même.

M. Tardif: En fait, ce qui est important, c'est peut-être plus le deuxième: "Il y a vacance de son poste dès la révocation de sa nomination" et, donc, il doit y avoir remplacement. C'est plus sur l'obligation de remplacer quant à la mécanique de...

M. Parent veut vous parler aussi.

Le Président (M. Marquis): On va suspendre pour consulter M. le maire.

M. Tardif: Est-ce qu'il y en a bien long?

Une voix: Adopté.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté. L'article 12 est adopté. J'appelle l'article 14.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): C'était le dernier qui était en suspens.

M. Tardif: C'est cela. On peut maintenant adopter l'article 14 avec la modification qu'on a faite à l'article 11 et qui avait été demandée. On l'avait suspendu uniquement parce que l'article 11 avait été suspendu.

M. Saintonge: C'est la vacance. La démission prend effet à la réception par le secrétaire d'un avis à cet effet signé par le démissionnaire. Si le démissionnaire n'envoie pas de lettre, c'était cela, je pense, le problème qu'on avait soulevé.

M. Tardif: Mais, il y a la règle des 90 jours qu'on a adoptée tantôt.

M. Saintonge: D'accord. Parfait.

M. Tardif: C'est pour cela que je disais qu'on l'avait laissé en suspens à cause de l'article 11 et, comme on a reformulé l'article 11, il peut maintenant s'appliquer.

M. Saintonge: Parfait. Adopté.

Le Président (M. Marquis): Alors, est-ce que l'article 14 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que la motion de renumérotation est adoptée?

Une voix: Adopté.

M. Tardif: Ah oui, M. le Président! Sans hésiter!

Le Président (M. Marquis): Est-ce que les titres des sections sont adoptés?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que les titres des sous-sections, tels qu'amendés, sont adoptés?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que

le projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Merci beaucoup.

M. Saintonge: M. le Président, je voudrais simplement remercier de leur présence et des explications qu'ont pu nous fournir durant les quelques jours passés ici les représentants de la Commission de transport de la rive sud de Montréal; j'ai apprécié leur présence et l'aide qu'ils nous ont apportée, merci au président du conseil des maires, au P.-D. G. actuel et au conseiller juridique de la commission de transport.

M. Tardif: M. le Président, je voudrais également exprimer mes remerciements et mes félicitations aux représentants de la Commission de transport de la rive sud. On l'a dit beaucoup, c'est vrai que c'est une commission dynamique, et je pense qu'elle le doit à ses dirigeants. Je voudrais aussi exprimer mes remerciements à l'équipe de fonctionnaires, de gens du ministère, du secrétariat et à vous, M. le Président, qui avez dû, pendant que nous avions notre voyage de le faire dans une langue, le faire dans deux langues.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a quelqu'un qu'on n'a pas remercié? Je voudrais remercier ceux qu'on n'a pas remerciés.

Le Président (M. Marquis): La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 45)