



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE DEUXIÈME LEGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 8 — Loi sur la
Société de transport de la ville de Laval (2)

Le jeudi 13 décembre 1984 - No 12

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Fonctions et pouvoirs (suite)	CAE-397
Dispositions financières	CAE-421
Programme d'immobilisation	CAE-439
Vérification et rapport	CAE-442
Dispositions pénales	CAE-445
Dispositions générales	CAE-448
Dispositions transitoires et finales	CAE-455
Articles en suspens	CAE-478

Intervenants

M. Jacques Beauséjour, président
M, Luc Tremblay, président suppléant

M. Guy Tardif
M. Jean-Pierre Saintonge
M. John Ciaccia
Mme Lise Bacon
M. Élie Fallu
M. André Bourbeau
M. Claude Ryan
M. Marcel Gagnon
M. Yvon Vallières
M. Richard French

* M. Paul Lussier, ministère des Transports

* M. Michel Beaulé, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

**Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102**

Le jeudi 13 décembre 1984

Étude détaillée du projet de loi 8

(Onze heures cinquante-deux minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements a reçu le mandat de poursuivre l'étude du projet de loi 8, Loi sur la Société de transport de la ville de Laval, et du projet de loi 81, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous sommes rendus à l'étude de l'article 62. M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Je pense qu'il y a des changements à noter ici. Cela va être important, au niveau des membres de la commission.

Le Président (M. Beauséjour): Excusez-moi, je demanderais au secrétaire de nous indiquer s'il y a des changements.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Alors, les membres présents: Mme Bacon (Chomedey); M. Beauséjour (Iberville); M. Ciaccia (Mont-Royal); M. Fallu (Groulx); M. Saintonge (Laprairie); M. Vailancourt (Orford) et M. Tardif (Crémazie). Remplacements: M. Assad (Papineau) par M. Marx (D'Arcy McGee); M. Côté (Charlesbourg) par M. Bourbeau (Laporte); Mme Juneau (Johnson) par M. Baril (Arthabaska); M. Lafrenière (Ungava) par M. Champagne (Mille-Îles); M. O'Gallagher (Robert Baldwin) par M. French (Westmount); M. Rocheleau (Hull) par M. Vallières (Richmond) et M. Tremblay (Chambly) par M. Gravel (Limoulu).

Le Président (M. Beauséjour): Alors, l'article 62?

Fonctions et pouvoirs (suite)

M. Ciaccia: M. le Président, j'aimerais essayer de...

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

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président. Je veux juste m'assurer... J'avais noté: L'article 62, adopté sur division.

M. Ciaccia: Non, il n'a pas été adopté.

M. Tardif: Très bien.

M. Ciaccia: Je voudrais juste essayer, une autre fois, d'expliquer au ministre les problèmes que j'envisage à l'article 62 quant à la tarification. Quand le ministre me donne comme exemple que l'évaluation foncière est différente, elle est la même, mais il peut y avoir une propriété qui paie plus de taxes ou moins. Cela est basé sur le principe et c'est le même principe pour nos impôts, pour toutes les taxes - que ceux qui sont mieux nantis, qui ont plus d'argent paient plus de taxes au gouvernement et ceux qui en ont moins, en paient moins. Je pense que c'est un principe de justice.

Maintenant, si vous appliquez ce même principe à la tarification, vous allez avoir une tarification uniforme parce que la personne qui reste plus loin n'est pas nécessairement plus riche que la personne qui reste dans le centre de la ville; parfois, même, c'est l'inverse. Alors, pour les mêmes catégories d'usagers, c'est le principe d'uniformisation. C'est la même chose pour Hydro-Québec: que vous habitiez à la Baie-James, que vous habitiez à Rivière-du-Loup, Montréal ou Sherbrooke, ce sont les mêmes taux, parce qu'on veut distribuer équitablement parmi tous les usagers pour ne pas pénaliser ceux qui peuvent moins payer. Et vous ouvrez la porte ici, parce que vous avez introduit la notion des élus... Il y a du monde qui sont moins avantagés, ils restent plus loin, mais parce qu'il n'y a pas assez de votes dans ce coin... Il faut essayer... Je ne dis pas que les gens vont consciemment faire cela, mais le but des lois, c'est d'essayer d'éviter les possibilités d'abus. Avec la CTL, la Commission des transports, quand il y avait un changement de tarification, il fallait le justifier. Et elle ne prenait pas de décision politique, comprenez-vous? Elle ne prenait pas une décision politique. Tandis qu'ici vous allez avoir des partis, il va y avoir cinq conseillers contre quatre; cela peut causer certains problèmes.

C'est pour cela que je dis que je ne veux pas enlever au conseil le droit d'établir la tarification. Oui, c'est lui qui est responsable, mais il faudrait au moins mettre un critère que cela doit être uniforme pour les mêmes types d'usagers. S'il donne un service express, naturellement, le service express, il faut qu'il soit plus cher. Mais, maintenant qu'on rétrécit et qu'on dit que c'est seulement dans la ville de Laval, il faudra que ce soit uniforme. Naturellement, si les gens vont à Saint-Jérôme, à tous les

autres endroits, là, c'est une autre affaire.

M. Tardif: M. le Président, je prends note des réserves du député. Je pense que les mots "selon les circonstances et selon les catégories d'usagers" n'ouvrent pas toute large la porte. Évidemment, je présume qu'il est au courant du débat qui a cours dans le monde municipal depuis un certain nombre d'années et qui dit que ce n'est pas aux municipalités à faire de la redistribution de richesse - cela appartient au gouvernement qui prélève des impôts directs sur le revenu - et que le monde municipal - cela, c'est écrit en toutes lettres dans les documents de la table de concertation entre Québec et les municipalités - doit s'en aller de plus en plus vers ce qui s'appelle une tarification en fonction de l'usage d'un service. Plus on en consomme, plus on paie.

Ce que je veux dire au député, c'est que cet article ne préjuge pas d'un mode de tarification ou d'un autre. Il permet aux élus d'établir un mode de tarification en fonction des usagers ou de types de services spéciaux qui pourraient être établis. Cela pourrait avoir les effets que vous dites, sauf que l'expérience nous a démontré, en tout cas, que les élus comme tels ne seraient pas nécessairement emballés à l'idée, nonobstant les rapports techniques des spécialistes, d'établir des échelles différentes de tarification sur un même territoire. Même si la rationalité indiquait que ce serait souhaitable, le sens politique peut faire en sorte qu'on pourrait s'interroger.

Ceci dit, cet article est un article habilitant et qui ne préjuge pas d'un mode ou de l'autre, mais qui est très près de la préoccupation des municipalités exprimée, comme je l'ai mentionné, comme telle. Je pense que c'est un principe qui pourrait en venir... Enfin, cet article pourrait habiliter des villes à faire cela, mais je pense qu'on n'en est pas là présentement. Pour ces raisons, M. le Président, je préfère garder la souplesse.

Le Président (M. Beauséjour): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: Merci, M. le Président. Quand on regarde un texte de loi, évidemment, chaque alinéa peut être interprété de différentes façons. Au niveau du troisième paragraphe de l'article, quand on parle de "circonstances exceptionnelles", c'est là qu'on est rendu à l'article 60...

M. Tardif: À l'article 62. 6, madame.

Mme Bacon: Excusez! D'accord, c'était dans le bas, je vais y revenir.

M. Tardif: Pardon?

Mme Bacon: Je suis à l'article 63, excusez-moi.

M. Tardif: Non, on était à l'article...

Mme Bacon: Êtes-vous à l'article 62 ou à l'article 63?

M. Tardif: L'article 62.

Mme Bacon: Excusez-moi, M. le Président, je reviens. Si on peut me donner une copie, je vais être correcte. Au niveau de la tarification et des catégories d'usagers, c'est "selon les circonstances"; on voit dans le texte de loi - et je revoyais la même chose à l'article 63 - qu'on parle de "circonstances exceptionnelles". Cela me dérange toujours un peu quand je vois cela. Est-ce qu'on inclut cela dans un paragraphe parce qu'on a en tête des événements ou des situations qui ont été vécues et qui obligent le législateur à inclure soit "en des circonstances exceptionnelles" ou "selon les circonstances"? Est-ce qu'il est vraiment nécessaire d'inclure cela dans un texte de loi? Est-ce que c'est ce qui a présidé au choix du ministre: suivant les catégories d'usagers et selon les circonstances qu'elle détermine?

On pourrait y revenir, j'en ai parlé hier soir ou hier après-midi: le service comme tel dans une grande ville comme Laval. On me dit que pour des gens de mon comté qui doivent se rendre à l'hôpital, à la Cité de la santé dans le comté voisin de Vimont, certains doivent prendre une heure à une heure trente pour faire cette tournée de la ville. On pénalise déjà les gens par rapport au territoire qu'ils doivent couvrir. Pour "établir des tarifs pour le transport des usagers selon les catégories d'usagers" - on a parlé hier des jeunes, des personnes âgées ou des adultes - est-ce qu'on est obligé d'inclure "selon les circonstances" dans un texte de loi?

M. Tardif: L'idée, M. le Président, est de faire en sorte que la Commission des transports qui établirait des tarifs différents en fonction, par exemple, du jour, de la nuit, des périodes de pointe, de la route, du type de service, de la rapidité... Des citoyens partant de l'extrême ouest de l'Île-Jésus pour aller à la Cité de la santé de Laval, il faut une heure trente en autobus. Sauf qu'un service rapide d'autobus sur l'autoroute 440 ou la 640 pourrait probablement faire cela en l'espace de 15 à 20 minutes, environ.

Voilà des circonstances de temps, de lieu, de mode de transport, qui peuvent influencer. Pourquoi ajoute-t-on le mot "circonstances" ici et qu'on parle de catégories d'usagers? C'est qu'on ne veut pas que ce soit selon la tête du bonhomme ou de la personne; que ce ne soient pas des

éléments subjectifs. Ces circonstances de temps, de lieu, de mode de transport, de rapidité, de services, ce sont des éléments circonstanciels qui doivent pouvoir s'expliquer de façon objective et qui ne dépendent pas de facteurs discriminatoires. C'est là l'idée: selon des circonstances dont la démonstration incombe au transporteur, de justifier une tarification en fonction de tel service. On introduit une souplesse, on permet de le faire, mais il n'y a pas une discrétion absolue dans le sens qu'on pourrait encore une fois, selon la tête du client... C'est là l'idée du mot "circonstances", que la municipalité, le transporteur, l'usager devra définir les éléments circonstanciels qui peuvent faire varier la tarification.

Mme Bacon: Est-ce que dans d'autres régions, par exemple, on a en tête des circonstances exceptionnelles qui ont fait qu'il y a eu des différences de tarifs?

M. Tardif: Cela existe dans des cas de transports spéciaux ultra-rapides. Cela existe dans le cas de lignes directes spéciales, établies entre Laval et l'aéroport de Mirabel, un service qui a existé et qui a été suspendu, si ma mémoire est bonne. Cela existe dans le cas de... Vous me donniez d'autres cas hier. Évidemment le train de banlieue, c'est une autre affaire. Enfin, pour un événement spécial, on va décider les soirs de baseball que des autobus vont partir de là pour s'en aller au stade, des trucs comme cela. Ce sont des événements spéciaux.

Mme Bacon: Cela est inclus dans les circonstances.

M. Tardif: Oui. De la même manière qu'on peut dire aussi, pour amener les gens à utiliser plus le transport en commun: On offre les autobus gratuits à Laval pour deux jours pendant la période des fêtes. Voilà des éléments, des circonstances, mais... D'accord?

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

M. Saintonge: Le ministre peut-il me dire si dans... Au niveau du ministère des Transports, étant donné que vous avez sous votre juridiction en quelque sorte les différentes commissions de transport (la CTCUM, la CTCUQ, la CTCRO, la CTRSM) et, éventuellement, la STL, j'imagine que le ministre a le souci d'apporter une certaine uniformité dans les pouvoirs qu'on va confier au conseil d'administration de ces commissions de transport.

M. Tardif: J'ai l'intention de donner semblables pouvoirs à tous ceux qui ne l'ont pas déjà. Une telle souplesse, si tant est

qu'elle n'est pas déjà dans les lois...

M. Saintonge: À cet égard, je prends, par exemple, au niveau de l'ancienne charte de la ville de Laval, l'ancienne loi, c'est-à-dire la loi de Laval telle qu'on la retrouve dans le chapitre 99 des lois de 1971, article 76 pour la CTL, on prévoyait les tarifs: La commission peut, en tout temps, établir des tarifs pour le transport des usagers ainsi qu'établir des tarifs différents selon les moyens de transport ou les catégories d'usagers. À mon sens, on retrouve un peu...

M. Tardif: Sauf que c'est plus large.

M. Saintonge:... dans cette phraséologie, les cas dont le ministre nous a parlé en parlant de différents moyens de transport, les catégories d'usagers, etc. Si je regarde la loi de la CUM, pour la CTCUM, au niveau du tarif, les pouvoirs sont les suivants: La commission peut en tout temps établir des tarifs pour le transport des usagers de ces véhicules ainsi qu'établir des tarifs différents selon les moyens de transport, les catégories d'usagers ou de services. La commission peut également établir des tarifs différents pour les usagers de tout moyen ou système de transport d'une entreprise dont elle a fait l'acquisition en vertu de l'article 258 et qu'elle opère en vertu de l'article 256. C'est le cas particulier qui aurait pu s'appliquer à Laval pour les municipalités extérieures.

Le principe général, au niveau du pouvoir de la CUM sur la question des tarifs, de par l'article 267 de la loi de la CUM, on retrouve sensiblement ce qu'on retrouvait dans la charte de Laval, sauf qu'il y a une chose supplémentaire, un point supplémentaire, on parle de catégories d'usagers ou de services. Comme le ministre l'a mentionné tantôt, on peut penser, par exemple, au transport adapté, j'imagine, des trucs comme cela.

Si je continue, au niveau de la CTRSM, on retrouve la même disposition qu'on avait dans le cas de la charte de Laval. Exactement le même texte: La commission peut en tout temps établir des tarifs pour le transport des usagers ainsi qu'établir des tarifs différents selon les moyens de transport ou les catégories d'usagers.

Maintenant, au niveau de la CTCRO: La commission de transport fixe par résolution les différents tarifs pour le transport des usagers selon les catégories qu'elle détermine. On retrouve encore une fois une question de catégories, comme on la retrouvait dans les autres lois, à ce moment, catégories d'usagers. C'est au niveau de la CTCRO.

Finalement, au niveau de la Communauté urbaine de Québec, la CTCUQ, on dit: La commission de transport peut, avec l'approbation préalable du conseil, fixer

par résolution les différents tarifs pour le transport des usagers selon des catégories qu'elle détermine.

En principe, actuellement, on fonctionne, d'une certaine façon, selon les catégories d'usagers. On se rend compte ici qu'il y a une certaine divergence entre les cinq commissions de transport concernées: Montréal, Québec, CRO.

M. Tardif: Cela devrait être le nouveau texte qui s'applique à toutes les commissions de transport de façon à leur donner la marge de manoeuvre la plus large possible. C'est ça que voulait savoir le député. Je l'ai mentionné tantôt. Quand on dit "selon des catégories d'usagers" et qu'ailleurs il y a un autre texte qui dit "selon des modes de transport", ou je ne sais quoi, "des moyens de transport", Laval ne change pas son moyen de transport quand elle offre deux jours gratuits à Noël pour amener les gens à utiliser leurs autobus et se faire conduire plutôt que de prendre leurs véhicules en état de je ne sais quoi. Elle ne change pas de moyen de transport et elle ne change pas de catégorie d'usagers.

M. Saintonge: Je maintiendrai dans ce cas que ce n'est pas de tarifs dont il s'agit et qu'on n'est pas rendu à une question de tarifs. Pour deux jours spéciaux, on ne facture rien. Ce n'est pas comme si on facturait quelque chose à quelqu'un, on ne facture rien. On lui donne une espèce de boni ou d'incitation à utiliser le transport en commun.

M. Tardif: Ce qu'on propose ici est ainsi fait qu'au lieu de procéder à l'énumération d'éléments qu'on ajoute à la demande d'une ville, d'un procureur, parce que cela est demandé par la ville de Laval, incidemment...

M. Saintonge: Ce texte-là?

M. Tardif: Ce libellé. Bien oui. Demandé par les procureurs de la Commission de transport de Laval. D'accord? Au lieu d'ajouter des éléments à chaque fois qu'une commission de transport veut en avoir, on dit: Voilà, le texte est assez large pour vous permettre de faire ce que vous voulez.

M. Ciaccia: Quand la ville de Laval, les procureurs de Laval ont demandé ce mot "circonstances", est-ce qu'ils ont donné des raisons? Est-ce qu'ils ont expliqué pourquoi ils voulaient "circonstances" plutôt que le libellé? Il devait y avoir une raison spéciale.

M. Saintonge: Quel était le contenu des circonstances qu'on pouvait exiger? Quand on disait "selon les circonstances", à quoi

voulait-on faire référence exactement par rapport à la situation antérieure? J'imagine que si le ministre apporte une modification importante dans la question de la tarification, une question qui s'applique juste à Laval, même si on me dit qu'éventuellement on l'appliquera ailleurs... Le problème, c'est que souvent on parle d'uniformité dans l'application des lois, d'uniformité des pouvoirs qu'on va confier aux différentes commissions... On a cinq grandes commissions...

M. Tardif: Je ne comprends pas l'Opposition qui s'oppose à ce qu'on donne plus de pouvoirs aux élus locaux en matière de tarification. Je ne comprends pas.

M. Saintonge: M. le Président, j'avais la parole.

M. Tardif: Tout ce qu'on dit ici, c'est qu'ils pourront...

M. Saintonge: Le ministre m'enlève mon droit de parole; je vais lui parler...

M. Tardif:... déterminer ce qu'ils veulent comme tarifs.

M. Saintonge:... pour corriger des choses.

Une voix: C'est un peu normal, M. le Président.

M. Saintonge: Moi, je me rends compte d'une chose.

M. Tardif: Si vous voulez faire un filibuster, faites-en un vrai, bon Dieu!

M. Saintonge: Non, non. Écoutez...

M. Tardif: Non pas un simili ou un simulacre de...

Le **Président (M. Beauséjour):** À l'ordre! À l'ordre!

M. Tardif: Voyons! Qu'est-ce que c'est, ces affaires-là?

M. Saintonge: Je demande la parole, là-dessus.

M. Tardif: On perd du temps depuis hier sur des questions niaiseuses, ce n'est pas possible!

Le **Président (M. Beauséjour):** À l'ordre!

M. Ciaccia: Ce n'est pas niaseux.

M. Saintonge: M. le Président, si on vient...

Le Président (M. Beauséjour): À l'ordre!

M. Saintonge: Bien, le ministre parie...

Le Président (M. Beauséjour): Juste un instant.

M. Saintonge: Vous ne me passerez pas sur le dos comme cela. Il y en a un qui va le faire en Chambre, mais pas en commission, je regrette. S'il veut un filibuster, on va lui en faire un.

M. Ciaccia: On va se calmer.

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

M. Ciaccia: Calme, tranquille.

Le Président (M. Beauséjour): Bon, c'est cela. Et comme les choses s'échauffent, je vais exiger qu'on s'adresse au président.

M. Saintonge: M. le Président, j'avais la parole, je pense.
Je demande la parole.

Le Président (M. Beauséjour): Parfait, mais je vais exiger qu'on s'adresse au président.

M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Merci, M. le Président. J'avais la parole et je veux rectifier des faits. Le ministre a parlé de niaiseries, des choses naiseuses qu'on soulevait. À mon avis, ce n'est pas tout à fait exact. Deuxièmement, si l'Opposition...

M. Tardif:... certaines transcriptions d'hier soir.

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

M. Saintonge:... ne peut pas poser des questions sur des articles de loi qu'on veut amender, qu'on apporte dans la loi, des articles de loi qui modifient des situations antérieures... On a le droit de savoir exactement à quoi cela se réfère; je pense que, comme législateurs, on ne doit pas voter les yeux fermés. Il n'est pas question de faire un filibuster. Jusqu'à maintenant, on a posé des questions pertinentes, selon mon point de vue, sur des articles qui demandaient de l'éclaircissement. C'est ce que nous faisons. Et il n'est pas question de faire un filibuster là-dessus. Si le ministre veut mettre en doute notre bonne foi, on va lui en faire un vrai, filibuster. C'est cela qu'il veut? Ce n'est pas ce qu'on veut faire, on veut lui poser des questions sérieuses. S'il n'a jamais vu un filibuster, quand viendra le temps, on lui en fera un bon.

M. Tardif:... certaines transcriptions du débat hier soir sur le sens...

Le Président (M. Beauséjour): M. le ministre!

M. Tardif:... du mot "incapacité"...

Le Président (M. Beauséjour): M. le ministre!

M. Tardif:... dans la loi, je vous dis que...

M. Saintonge: J'ai toujours la parole, M. le Président?

Le Président (M. Beauséjour): Vous avez toujours la parole.

M. Saintonge: Bon, je vous remercie.

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: Ce que je ne veux pas, c'est qu'on nous prête des intentions concernant notre travail dans cette Chambre et les questions qu'on a posées. Quand l'Opposition demande un éclaircissement sur un article de loi, ce n'est pas pour dire qu'on est contre. Mais on ne veut pas voter comme une machine à voter, on veut savoir ce qu'il y a comme différence par rapport à ce qui existait avant. C'est ce qu'on fait au niveau de la tarification.

Assez souvent, dans le domaine municipal - vous êtes témoin; vous êtes souvent à la commission de l'aménagement et des équipements qui étudie les projets de loi municipaux; vous êtes membre régulièrement - c'est une constante qu'on se fasse dire à tout bout de champ, et par le ministre actuel des Affaires municipales et par son prédécesseur - et cela est d'autant plus vrai dans les lois privées où le ministre refuse la plupart du temps les modifications demandées par les municipalités - c'est une constante de vouloir avoir une certaine uniformité des municipalités du Québec quant à la législation qui s'applique à elles. Vous avez des cas qui s'appliquent indirectement aux municipalités, ce sont des commissions de transport qui sont administrées par des administrations municipales. On a des tarifs qui peuvent être différents. Si on fait une différenciation dans la tarification de Laval par rapport à celle de Québec, de Montréal, de la CTCRO ou de la CTRSM, je pense qu'on a le droit de s'interroger là-dessus.

Mon principal point se situe justement au niveau des tarifs. Si, effectivement, on veut modifier les tarifs dans les commissions de transport, si on le fait à Laval et que l'on crée un nouveau mode, c'est un précédent, d'une certaine façon, précédent qui peut apporter des conséquences

extrêmement importantes pour l'ensemble des commissions de transport, les quatre autres commissions de transport. Le débat doit se vider à ce moment-là, quand on apporte une modification fondamentale. On ne peut pas arriver à la graine, aller dans une loi et faire une petite patente, aller dans une autre loi et faire une autre petite patente, surtout sur une question fondamentale, la tarification. Le ministre l'a dit, il y a un débat important là-dessus dans le monde municipal.

Je me souviens fort bien - le député de Groulx était là, je ne sais pas s'il était présent à ce moment, je n'ai pas assisté à toute la conférence - qu'au congrès des villes jumelées, les cités unies mondiales, qui se tenait à Montréal cet été, dans un des ateliers, entre autres choses, il a été question de la tarification des services municipaux et de quelle façon cela devait se faire. Là-dessus, d'une certaine façon, il y a des gens qui ont touché la question du transport en commun. Je n'ai pas assisté à tout cet atelier, mais je sais que cela a été discuté quand même. Dans les coulisses, les gens en parlaient et j'étais présent quand quelqu'un de la région de Montréal discutait avec quelqu'un d'autre qui venait de l'extérieur - je ne me souviens pas exactement de quel pays - quant à la tarification du transport. J'ai eu connaissance de cela, sans avoir eu connaissance du fond du débat. Donc, cela se rapporte vraiment à des questions fondamentales quant au service public qui est donné; la tarification, c'est peut-être le point le plus important, avec les coûts que cela engendre aujourd'hui pour les citoyens.

Ce que je veux dire au ministre en ce sens, c'est que si vous voulez faire un article de loi, si vous voulez apporter une modification à la tarification qui s'applique à une seule commission de transport, je ne suis pas pour cela. Que l'on tienne un débat de fond, d'une certaine façon, afin que l'on voie dans l'ensemble des commissions de transport ce qui se fait. Tout au moins, si vous voulez notre accord, qu'on donne les bonnes informations.

(12 h 15)

Qu'est-ce qu'on veut dire par "circonstances"? Cela couvre quoi? C'est bien large. On vient changer le mode actuel de tarification, mais dans quel sens? Pourquoi, quand on parle de circonstances, les procureurs de Laval ont demandé "circonstances". Ils voulaient dire quoi, par ça? Ils ont fait référence à quelle façon de modifier les tarifs dans ce sens-là? C'est ce qu'on veut. On ne veut pas être bien sorcier. On veut savoir sur quoi on va voter et quelles seront les conséquences d'une modification d'un texte de loi. Ce qu'on veut savoir aussi, c'est pourquoi cela ne s'appliquerait pas à l'ensemble des

commissions de transport et pourquoi aussi, si vous modifiez la tarification pour une commission, éventuellement, cela va modifier les autres. Ce serait peut-être intéressant, en tout cas, d'avoir effectivement le sentiment et les réactions de ceux qui s'occupent principalement des cas de tarification à Québec, à Montréal, dans l'Outaouais, sur la rive sud de Montréal, en plus de ceux des gens de Laval.

M. Ciaccia: M. le Président...

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

M. Ciaccia:... je peux assurer le ministre que ce n'est pas un filibuster qu'on fait. Je pense que c'est un point assez fondamental, parce qu'il y a plusieurs articles qu'on a adoptés, tes uns après les autres, sans débat. Mais, ici, on se trouve dans les circonstances d'un droit nouveau. On ajoute, on change et non seulement cela ouvre la porte à Laval, mais cela ouvre la porte aux autres commissions de transport. Cela va créer un précédent parce que, souvent, on pose la question au ministre: Pourquoi y a-t-il tel article dans le projet de loi? On se fait dire: C'est la même chose dans un autre projet de loi. C'est comme un cercle vicieux. Il ne faudrait pas que, si on en vient à vraiment vouloir débattre cette question, on se fasse dire: C'est la même chose à Laval. C'est comme un cercle vicieux. Peut-être que cela n'a pas été débattu originellement dans le projet de loi auquel on se réfère. Ce sont des questions qu'on se pose. L'argument que le ministre nous donne, à savoir que les procureurs de Laval ont demandé eux-mêmes... Ils ont fait beaucoup d'autres demandes et le ministre a jugé de ne pas accorder toutes les demandes que Laval avait faites, par exemple, le vote prépondérant au président; par exemple, l'article 34 du projet de loi du député de Vimont qui voulait avoir une compensation écrite dans le projet de loi. On pose seulement la question: Est-ce qu'ils ont motivé, est-ce que Laval a motivé les raisons pour lesquelles elle voulait le mot "circonstances"?

M. Tardif: C'est ce que j'ai, M. le Président, et je lis: "L'article 62 du projet de loi est muet sur les tarifs spéciaux pour certaines activités imprévues ou difficiles à prévoir longtemps d'avance. Ainsi en est-il des tarifs spéciaux mis en vigueur pour la visite du pape ou ceux mis en vigueur peu de temps après l'annonce par le ministre des Finances d'une politique de subvention au transport en commun." Donc, on donne des exemples: "N'y aurait-il pas lieu d'inclure un paragraphe permettant l'entrée en vigueur de ces tarifs spéciaux à la suite d'une

publication de dix jours seulement?" Et là, c'est ce qu'on retrouve, la question de Mme la députée de Chomedey, à l'article 63, je crois, quant à... Est-ce 63?

Une voix: Oui.

M. Tardif: C'est cela, le dernier alinéa de l'article 63. Donc, le mot "circonstances", pour autant que Laval soit concernée, avait trait à des événements. D'accord? Mais j'ai dit tantôt, si on prend le petit dictionnaire et qu'on regarde ce qu'est une circonstance de temps, de lieu, à ce moment-là, cela inclut des événements spéciaux. On a parlé de la visite du pape hier.

M. Ciaccia: M. le Président, je comprends que "circonstance" inclut événement, mais ce n'est pas une raison. Circonstance va beaucoup plus loin que cet événement-ci. La seule intention de Laval, c'est d'avoir le droit d'établir des tarifs pour les événements. Alors, on pourrait facilement lire "selon les événements qu'elle détermine". C'est une restriction, je suis d'accord, mais cela précise plus ce que Laval voudrait. Quand vous dites "circonstances", je crois que le ministre n'a pas eu le temps de vraiment évaluer toutes les possibilités. Vous ouvrez la porte à toutes sortes de choses et il va falloir la fermer plus tard. Peut-être que ce serait mieux d'y aller par étapes. Si c'est "événement" que la ville de Laval veut, limitons-le à "événement" plutôt que d'ouvrir la porte à un changement complet.

M. Tardif: C'est trop restrictif de limiter ça à un événement. M. le Président, je propose de suspendre cet article. Nous allons prendre les différents articles qui existent actuellement parce qu'il y en a d'autres qui ne parlent pas juste des catégories d'usagers mais qui parlent des modes de transport également, des moyens. Donc, on pourrait voir dans quelle mesure on pourrait faire une nomenclature qui recouvre l'ensemble... Je me verrais mal, si on ne lui permettait pas de le faire selon des moyens de transport, que demain on soit obligé de rouvrir la loi parce qu'ils auraient introduit un nouveau mode de transport.

M. Ciaccia: M. le Président, je suis d'accord avec le ministre. On pourrait suspendre l'article et peut-être en arriver à un libellé qui serait plus uniforme, qui serait compatible avec les intentions que le ministre vient de nous dire et aussi avec les autres lois.

M. Tardif: Donc, suspendons l'article 62.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 62 est suspendu.

M. Tardif: Est-ce que mutatis mutandis on suspend l'article 63, étant donné qu'il y a les mots "circonstances exceptionnelles" qu'on retrouve?

M. Ciaccia: D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 63 est suspendu. L'article 64?

M. Ciaccia: Je souhaite la bienvenue à notre collègue de Laporte, M. Bourbeau, qui s'est joint à nous pour l'étude article par article.

Le Président (M. Beauséjour): Il est inscrit.

M. Saintonge: À l'article 64, quand on parle des études nécessaires à l'exercice de sa compétence, que ça porte sur son territoire ou sur un autre territoire, finalement, à quoi veut-on se référer? Je voudrais que le ministre me donne des explications là-dessus, sur son territoire ou sur un autre territoire.

M. Tardif: Comme on lui donne la possibilité de conclure des contrats pour desservir un territoire hors Laval, avant d'établir ses routes, il me semble qu'il est normal qu'elle puisse faire des études d'achalandage ou des choses comme ça.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 64 est adopté. L'article 65?

M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: À l'article 65, est-ce que le ministre peut nous dire, question de fait, le pourcentage de la population anglophone dans Laval? Est-ce qu'il y a des données là-dessus?

M. Tardif: Aucune idée.

M. Saintonge: On dit: La société peut adopter un règlement sur la conduite des usagers, sur les billets, sur l'usage des vitrines et des montres des établissements, sur la mise en vente des objets qui ont été perdus ou trouvés dans ou sur ses immeubles ou ses véhicules lorsqu'ils n'ont pas été réclamés dans les deux mois de leur perte. Ces règlements sont publiés par le secrétaire de la société dans un journal de langue française diffusé dans le territoire de la société. Ces règlements entrent en vigueur après leur publication.

Donc, j'imagine que si on demande à la société de publier des règlements, par exemple, sur la conduite des usagers vis-à-vis de ses immeubles ou de ses véhicules et également sur les billets, sur la mise en vente de certains objets qu'on retrouve après un certain délai, c'est une réglementation

importante et on veut que la population en soit informée et soit éclairée là-dessus.

Si Laval avait une population importante au niveau anglophone cependant, je ne sais pas, vu que c'est un service public qu'on donne à des citoyens anglophones, qui peuvent parler français un peu ou avec plus de difficultés, si on prend la peine de publier le règlement, pourquoi ne pas le faire dans les deux langues à ce moment-là, si on peut s'adresser à une clientèle importante d'une seconde langue?

M. Tardif: On a adopté à peu près six articles qui avaient la même disposition depuis hier. Cependant, on pourra faire sortir les chiffres quant à la population, mais cela me paraît "irrelevant" ici: ce sont des dispositions standard que l'on retrouve dans nos règlements. Encore une fois, depuis hier, on en a adopté une demi-douzaine.

M. Saintonge: Non, mais c'est parce que le problème est aussi une question au niveau des citoyens. Je comprends, mais la question que je me pose, c'est que, si on veut informer les citoyens sur des règles de conduite à suivre, à ce moment-là, un texte de règlement serait peut-être une possibilité de penser que les citoyens anglophones soient également informés des politiques de la commission relativement à la conduite des usagers. Cela les vise directement et ils pourraient être pénalisés. J'imagine que je ne suis pas rendu là, dans la loi. Plus loin, on arrivera à voir que si, par exemple, un citoyen ne respecte pas les règles de conduite, il peut être passible de poursuites pénales. En fait, c'est une question d'information aux citoyens, par rapport à un tel règlement. Je pose la question. Je m'interroge. Je ne pense pas que cela soit "irrelevant", comme le ministre l'a dit.

M. Tardif: C'est parce qu'on l'a adopté. Ce qui est "irrelevant", ce n'est pas la question du député, c'est le ratio de population comme tel.

M. Saintonge: Oui, mais dans d'autres cas il y a eu...

M. Tardif: Maintenant, ceci est conforme aux dispositions de la Charte de la langue française et, encore une fois, depuis hier, on a adopté quelques articles au même effet.

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

M. Ciaccia: M. le Président, si vous permettez, les autres articles que nous avons adoptés au même effet étaient des articles qui n'avaient pas - un avis à toute la population - de conséquences pénales. C'était

plutôt dans l'administration, dans l'aliénation de certains biens. Ce n'était pas d'une portée générale à toute la population. Ici, la différence est qu'on veut informer la population sur certains règlements qui s'appliquent aux usagers. C'est la différence et c'est pour cela qu'on l'a soulevé maintenant. On ne l'avait pas soulevé avant.

Je voudrais demander au ministre si cela exclut la publication dans un journal de langue anglaise.

M. Tardif: Non, cela n'exclut pas cela. Il pourrait être imprimé dans la Gazette, en français. D'ailleurs, j'en ai vu. Maintenant, les dispositions de la charte sont telles que les règlements des municipalités, des commissions scolaires et des organismes n'ont pas à être adoptés dans les deux langues.

M. Ciaccia: Non, ce n'est pas ce qu'on demande. On ne demande pas que tous les règlements de la société soient adoptés dans les deux langues. Simplement, quand on lit tous les règlements sur l'article 65, la conduite des usagers, les billets, correspondances, etc., sur l'usage des vitrines et des montres des établissements, c'est à portée générale. Mais si vous nous dites que cela n'exclut pas qu'ils soient publiés dans un journal de langue anglaise, est-ce qu'ils doivent être publiés en langue française même dans un journal de langue anglaise?

M. Tardif: À ma connaissance, c'est cela. J'ai déjà vu des avis publiés, encore une fois, dans la Gazette. Mais, dans la mesure où les municipalités et leurs organismes ne sont pas tenus d'adopter des règlements dans les deux langues, cela n'exclut pas qu'on dise: "Sont publiés dans un journal de langue française diffusé dans le territoire..." C'est la condition minimale.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 66?

M. Ciaccia: C'est la même chose pour les circuits, à l'article 66. On n'a plus besoin d'autorisation de la Commission des transports. C'est strictement...

M. Saintonge: Je me rends compte que... Attendez un petit peu. D'accord, c'est l'article 67 qui va couvrir le point au niveau du délai avant que cela n'entre en vigueur. Parfait!

Le Président (M. Beauséjour): L'article 66 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

Article 67?

M. Saintonge: Quand on parle de circonstances exceptionnelles, évidemment, il n'y a pas de définition de "circonstances exceptionnelles" à l'article 67, mais j'imagine qu'on fait référence à des cas d'urgence. Est-ce que ce sont les procureurs de Laval qui vous l'ont mentionné ou si c'est le ministre qui amène cette disposition-là? Si ce sont les procureurs de Laval, à quoi se réfère-t-on en parlant de circonstances exceptionnelles?
(12 h 30)

M. Tardif: C'est la même chose que ce que j'ai évoqué tantôt à propos de l'article 63, qu'on a laissé en suspens. Donc, n'y aurait-il pas lieu, nous demandent les procureurs, d'inclure un paragraphe permettant l'entrée en vigueur des tarifs spéciaux? Et c'était la même chose pour ce qui était des circuits à la suite d'une publication de dix jours seulement, parce qu'il leur semblait que, dans certains cas justement, 30 jours, c'était un délai long si, encore une fois, ils décidaient d'établir un circuit spécial pour un événement donné. Par exemple, prévoir 30 jours à l'avance et tout cela, l'événement risque d'être passé.

M. Saintonge: Finalement, une circonstance exceptionnelle, ce n'est pas un service de nature régulière...

M. Tardif: Non.

M. Saintonge:... ou qui se répète, par exemple, durant l'année, à des moments précis. Ce serait vraiment un cas qui sort de ce que la commission a donné ou donne régulièrement dans...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge:... ses services qu'elle offre à la population.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: D'accord.

Le Président (**M. Beauséjour**): L'article 67 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (**M. Beauséjour**): Adopté.
Article 68?

M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Quelle est la différence entre l'article 68 et la loi actuelle pour la commission de transport?

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

M. Tardif: Le texte actuel dit qu'après avoir obtenu l'autorisation du conseil de la ville de Laval... Je m'excuse, c'est le texte proposé ici. Le texte actuel dit: "La commission peut acquérir par voie d'expropriation tout immeuble, partie d'immeuble ou droit réel quelconque, dans les limites de son territoire ou à l'extérieur de celui-ci, dont elle a besoin pour la réalisation de ses objets." En gros, c'est le même contenu. Cependant, s'il s'agit d'un immeuble, partie d'immeuble ou droit réel consacré à un usage public ou non susceptible d'expropriation, d'après toutes les lois générales ou spéciales, l'autorisation préalable du lieutenant-gouverneur en conseil est requise. Dans ce cas-là, ce qui est prévu, c'est que si la commission procède par voie d'expropriation elle devra obtenir un décret, conformément à la Loi sur l'expropriation. C'est la seule modification comme telle.

M. Ciaccia: Est-ce que, maintenant, la commission pourrait acquérir de gré à gré ou si c'est un pouvoir additionnel qu'on donne à la société?

M. Tardif: Oui, parce qu'elle a présentement le pouvoir d'acquérir de gré à gré.

M. Ciaccia: Maintenant, il faudra l'autorisation...

M. Tardif: Uniquement dans les cas d'expropriation et ce, pour se conformer aux dispositions de la Loi sur l'expropriation.

M. Saintonge: Actuellement, c'est là en tout temps.

M. Tardif: Pardon?

M. Saintonge: Selon la nouvelle loi, selon l'interprétation que j'en fais, cela va prendre à la commission l'autorisation du conseil de ville de Laval pour acquérir tout immeuble, partie d'immeuble ou droit réel dont elle a besoin pour la réalisation de ses objets. Cela prendra automatiquement une autorisation du conseil de ville de Laval.

M. Ciaccia: Elle avait toujours besoin de cette autorisation tandis que, maintenant, je ne crois pas qu'elle en ait besoin.

M. Tardif: C'est cela. Actuellement, elle n'a pas besoin de l'autorisation du conseil. Dorénavant, elle devra l'obtenir.

M. Saintonge: Sauf en cas d'expropriation.

M. Tardif: C'est cela.

Une voix: Ou elle a besoin du gouvernement en plus de cela.

M. Tardif: Pour exproprier seulement.

M. Saintonge: Maintenant, elle n'aura pas besoin de l'autorisation du gouvernement non plus pour exproprier suivant les procédures.

M. Tardif: Non. Pour acquérir de gré à gré, elle devra avoir l'aval du conseil. Pour exproprier, elle devra avoir l'aval du gouvernement.

Une voix: En plus du conseil.

M. Tardif: En plus du conseil.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour avoir la permission, l'autorisation du conseil?

M. Tardif: Dans la mesure où il y a des implications financières pour la municipalité, qui devra prélever des taxes pour payer une partie des expropriations.

M. Ciaccia: Ce sont les élus qui sont au conseil.

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Ce sont les élus qui sont au conseil. La STL, ce sont les élus qui sont...

M. Tardif: Ce sont les élus, mais cela engage quand même la responsabilité de (a) ville.

M. Ciaccia: Ce n'est pas un gros problème. C'est juste que, maintenant, ce ne sont pas des élus et ils n'ont pas besoin d'autorisation tandis qu'à l'avenir, ce seront des élus et ils auront besoin d'une autorisation. Est-ce que c'est pour qu'ils travaillent plus ensemble?

M. Tardif: On peut présumer que les membres du conseil siégeant à la CTL, avant de faire quelque chose, vont s'assurer que le conseil est d'accord.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 68 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 69?

M. Ciaccia: Attendez, l'article 68 est adopté, je vais regarder l'article 69.

M. Saintonge: À l'article 69, M. le Président, quand on parle de l'acquisition d'un service de transport en commun exploité en tout ou en partie à l'intérieur de son territoire, à ce moment, je ne sais pas si des compagnies existent actuellement à la ville de Laval, cela me surprendrait. Le problème que je vois, c'est que si la compagnie, par exemple, la 5TL devait acquérir une compagnie de transport qui exploiterait à l'extérieur de son territoire, cela poserait un problème majeur puisqu'on défend à la ville de Laval d'exploiter hors de son territoire actuellement. Une formalité essentielle dans la loi prévoit cela et, même, on enlève la possibilité de continuer l'exploitation du permis qu'elle détient actuellement.

M. Tardif: À l'heure actuelle, le député a raison. Ce que l'article 69 fait, c'est de reconduire les dispositions de la loi actuelle. À ma connaissance, il n'y a plus d'autres transporteurs sur le territoire de l'Île-Jésus.

M. Saintonge: Dans le territoire même de la ville de Laval, je pense qu'au niveau de la Commission des transports du Québec, elle n'a plus de juridiction pour accorder des permis de transport à tout transporteur privé pour faire du transport en commun. Est-ce que c'est exact? Je demandais si, étant donné que la Société de transport de Laval aura la juridiction à l'intérieur de son propre territoire, la CTQ ne devient plus apte à donner un permis de transport en commun à l'intérieur du territoire de la ville de Laval.

M. Tardif: C'est le cas actuellement.

M. Saintonge: C'est cela et la loi ne change pas cela. Actuellement, il n'y a pas de transporteur privé qui exerce le transport en commun à l'intérieur du territoire de la ville de Laval.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: N'y a-t-il pas une espèce de gel des permis qui se passe actuellement au niveau du transport en commun dans le sens que les permis de transport en commun, même à des entreprises privées, la commission n'en délivre pas depuis un bon bout de temps?

M. Tardif: À la ville de Laval, il me semble qu'elle n'en a pas délivré.

M. Lussier (Paul): Il y a deux questions: ce qui se passe à Laval, d'une part, et ce qui se passe par ailleurs dans l'ensemble du Québec. À Laval, on a remis cette clause parce qu'elle existait dans l'autre loi. Ce qui a été changé, dans le fond, ce sont strictement les questions d'autorisation. On a

remplacé la Commission des transports du Québec et la Commission municipale par le ministère des Transports, parce que le ministère paie 75% des expropriations selon le programme d'aide.

M. Saintonge: Hier, le ministre nous disait un grand principe de droit que le législateur ne parlait pour rien dire. D'une part, on est dans une situation - à ma connaissance, je ne sais pas si c'est exact, peut-être que vous pourriez m'informer - où il y a une espèce de gel des permis dans la province au niveau des transports en commun. Je pense que les seuls permis qu'on pourrait peut-être accorder - là-dessus, en même temps, cela me permet d'"ouvrir" une question, vous allez voir aussi la relation que je veux y faire... Hier, on a parlé de la possibilité, non pas jusqu'à Saint-Michel-des-Saints, mais que la municipalité de Saint-Donat soit desservie par un permis précis que la CTL détient à la suite d'une expropriation antérieure d'un transporteur privé. On disait que s'il n'y a pas de CIT qui se forme... Il y en a trois en formation, si mon souvenir est exact. Si les CIT sont en formation et que la paroisse de Saint-Donat est exclue d'une CIT et qu'il n'y a pas de demande pour l'intégrer à une CIT, comme ce serait possible pour le ministre de le faire - disons que ce n'est pas réalisé - on se retrouverait, à Saint-Donat, sans service de transport en commun.

Je comprends qu'à Saint-Donat il y a des vacanciers l'été, c'est surtout dans ces cas, mais peut-être l'hiver aussi, à bien y penser. Il y a du ski de fond dans ce coin et il y a des auberges qui font certaines annonces dans ce sens et le transport en commun peut les amener là. Disons qu'il n'y a pas de transport, pour une raison ou une autre, le permis que la CTL détient actuellement ne serait pas pris à charge par une CIT, ni par la municipalité qui ne passe pas un contrat avec un transporteur privé, on se retrouve pas de transport en commun à Saint-Donat. On me disait, par exemple, à ce moment, qu'un transporteur privé pourrait demander à la CTQ de lui émettre un permis. Je me rappelle, bien sûr, lors de la discussion, que cela ne m'est pas venu à l'esprit, mais je pense que depuis un certain nombre d'années il y a peut-être des cas spéciaux. Au niveau de la Commission des transports du Québec, on n'émet pas de permis pour des transporteurs privés, soit de nouveaux permis. On va peut-être faire des transactions de permis ou des choses. Le fait qu'il y ait une espèce de gel des permis, si on veut, pour ce qui concerne les transporteurs privés pour le transport en commun, est-ce que cela pourrait empêcher un transporteur privé d'acquérir un permis valable pour aller à Saint-Donat et pour reprendre la ligne qui serait laissée par le

transporteur public? Cela est ma première question. Je ne sais pas si on peut me répondre sur cela.

M. Lussier: Est-ce que vous permettez, M. le ministre?

M. Tardif: Oui.

M. Lussier: Cela n'empêche pas le transporteur privé, quel qu'il soit, de faire application pour obtenir le permis laissé vacant ou inutilisé par la CTL.

M. Saintonge: D'accord. Il se trouverait à reprendre le permis laissé vacant.

M. Lussier: Exact. Peut-être une précision supplémentaire sur le cas de Saint-Donat, le permis de la CTL pour Saint-Donat. Si vous regardez la carte qu'on vous a distribuée hier, en passant par Saint-Gabriel, Saint-Roch-de-l'Achigan et les hautes terres, si vous voulez, et non par l'autoroute, la paroisse de Saint-Donat est aussi desservie par Voyageur dans le moment.

M. Saintonge: Je prenais Saint-Donat juste à titre d'exemple. On en avait parlé hier un peu, d'une certaine façon. Dans ce cas, M. le Président, par exemple, un transporteur privé, même avec les gels de permis, pourrait acquérir le permis pour aller à Saint-Donat avec le service qui existait parce que c'est un service existant. Mais, dans un tel cas, la loi ne prévoit pas de dispositions que le transporteur privé devrait payer le juste équivalent du coût du permis. Il y a une valeur rattachée à un permis, quand on le vend. Dans le cas présent, on ne donne pas la possibilité à la STL de vendre le permis qu'elle a acquis par achat antérieurement. Autrement dit, ce que je veux dire, c'est que si un transporteur - je pense que c'est fréquent dans le domaine du transport - détient un permis pour faire tel service une valeur marchande est rattachée au permis et le transporteur peut vendre une ligne, ni plus ni moins, qu'il détient et qu'il opère.

M. Fallu: Est-ce que je peux ajouter, entre-temps, ceci? C'est relatif, notamment, à l'article 68. Si, la CIT comprenant la MRC Thérèse-de-Blainville s'instaurait et demandait l'intégration du transport en commun avec le transport scolaire, d'une part, ou encore de rectifier un certain nombre de lignes de transport en commun utilisant, par exemple, la ligne Sainte-Anne-des-Plaines-Sainte-Thérèse, il faudrait dans ces deux cas - et ces cas ne sont pas uniques puisqu'il y a encore plusieurs permis de transport privé sur plusieurs rues, avenues, boulevards et autoroutes qui n'appartiennent pas actuellement à la CTL

sur les territoires...

M. Saintonge: Juste une précision, c'est hors le territoire de la ville de Laval.

M. Fallu: C'est hors territoire. Je me réfère à l'article 68.

M. Saintonge: Oui, d'accord.

M. Fallu: L'article 68 se réfère à hors territoire, alors que l'article 69 se réfère à l'intérieur du territoire.

Il faut que la CTL puisse être autorisée à le faire, mais pour autant, évidemment, que la demande lui vienne d'une commission intermunicipale.

M. Saintonge: À l'article 69, le cas qui nous occupait, c'était à l'intérieur du territoire. J'ai fait une digression, d'une certaine façon, au niveau de l'émission des permis. Je veux juste m'assurer, à la suite des discussions qu'on a eues hier, que, malgré l'espèce de gel des permis dont je me suis souvenu, il n'y a pas d'empêchement pour une municipalité - j'ai pris l'exemple de Saint-Donat - s'il y a un service actuel, qu'un autre transporteur puisse reprendre le permis, d'une part. Il n'y a pas de difficulté sur cela, le gel des permis ne s'appliquerait pas à une telle situation, j'imagine, comme vous l'avez mentionné, parce qu'il y a une ligne de transport qui existe actuellement. Il n'y a pas de délai pour... Est-ce qu'il y a un délai pour reprendre une telle ligne, par exemple? La commission va tenir compte, j'imagine, si cela fait un an ou si cela fait six mois ou si cela fait deux ans. Est-ce que cela peut être un cas où la commission peut refuser de réémettre un nouveau permis à un transporteur privé pour une telle ligne de transport? (12 h 45)

M. Lussier: C'est le délai de la création d'une CIT dans les cas où il y aura des CIT de formées, mais cela ne sera sûrement pas le cas de Saint-Donat ou de la mise en disponibilité du permis par la CTL. Cela tomberait sous l'article 33 du projet de loi 46, concernant les conseils intermunicipaux de transport, qui dit qu'à partir du 1er janvier 1985 - sauf que, dans ce cas-là, les gens de la CTL étaient exclus momentanément - la Commission des transports du Québec peut délivrer un permis de transport pour desservir - ce serait le 1er janvier 1986 dans ce cas-là - le territoire d'une municipalité qui ne fait pas partie d'un conseil ou qui n'a pas contracté avec un transporteur ou qui n'est pas desservi par un organisme public de transport. Avec un an de retard, les municipalités anciennement desservies par la CTL seront assujetties à cela.

M. Saintonge: D'accord.

M. Lussier: Elles pourront bénéficier de cela.

M. Saintonge: Si je reviens à l'article 69, on me dit qu'actuellement, sur le territoire de la ville de Laval, la CTL détient l'exclusivité du service de transport en commun, que la Commission des transports du Québec n'a pas juridiction pour émettre des permis de transport en commun sur le territoire de Laval, pas plus, d'ailleurs, que sur le territoire d'autres commissions de transport, pas plus que les commissions de transport ont besoin de s'adresser à la CTQ pour avoir un permis pour faire du transport en commun sur leur territoire.

M. Lussier: C'est exact.

M. Saintonge: Dans ces circonstances-là, si dans la situation actuelle il y a une exclusivité des services donnée à la STL sur son territoire, on sait qu'il n'y a pas non plus d'autres transporteurs privés qui exercent de transport en commun. Je ne vois pas l'utilité, si le législateur ne parle pas pour rien dire, d'amener cet article-là, finalement. Il n'y a pas de fond à cela. C'est un article de loi qui n'a pas sa raison d'être.

M. Lussier: Vous avez raison, M. le Président, mais cet article pourrait être utile si, à la suite de négociations entre la ville de Laval et d'autres municipalités se formant en CIT et, éventuellement, voulant participer à l'intérieur même d'un nouveau territoire juridique de ville de la STL, il y avait des compagnies à exproprier. C'est un article qui, en fait, est reproduit in extenso ou presque, sauf pour les questions d'autorisation du ministre de la loi actuelle.

M. Tardif: De la loi actuelle.

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

M. Ciaccia: Est-ce que cela... ?

M. Saintonge: Il pourrait être utile ici où le territoire de Laval est agrandi par une nouvelle loi.

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

M. Ciaccia: La définition de "à l'intérieur de son territoire", au premier paragraphe, c'est dans le territoire actuel. Alors, si la société doit donner un service à Saint-Jérôme, par exemple, cet article 69 ne comprendrait pas une acquisition dans Saint-

Jérôme. C'est strictement dans son territoire.

M. Tardif: Bien non, c'est-à-dire que l'article 69 dit: En tout ou en partie à l'intérieur de son territoire.

M. Lussier: M. le Président, au sens de la loi, le territoire de la STL, c'est la ville de Laval.

M. Ciaccia: C'est Laval.

M. Saintonge: Cet article pourrait avoir une utilité dans un seul cas; c'est dans le cas où éventuellement, par modification à la loi actuelle, la nouvelle loi, le nouveau projet de loi - je ne sais pas quel numéro il aura - modifierait le territoire de la Société de transport de la ville de Laval.

M. Lussier: C'est exact.

M. Saintonge: Je ne sais pas si on peut considérer la possibilité que, si on agrandissait le territoire de la ville de Laval, par la même occasion, on pourrait introduire cet article-là, parce qu'actuellement il n'a pas d'utilité. Je ne sais pas si le ministre peut considérer la possibilité de le retirer. Je n'en fais pas un débat de fond absolument inconsidérable, mais si le législateur ne parle pas pour rien dire on ne peut pas mettre des textes de loi pour alourdir inutilement des lois. Je pense qu'on pourrait l'enlever puisque cela ne s'applique pas. La société de transport ayant une juridiction exclusive sur son territoire et aucun transporteur privé ne pouvant obtenir un permis sur le territoire de Laval puisqu'il n'existe actuellement aucun transporteur privé faisant du transport en commun, cet article-là, à toutes fins utiles, n'a pas d'application.

M. Ciaccia: Il est superfétatoire.

M. Tardif: M. le Président, je suis d'accord avec le député de Laprairie à savoir que, dans le moment présent, il n'y a pas de situation telle. Cependant, c'est le texte de loi actuel de Laval; elle nous a demandé de le reconduire dans son projet de loi privé qu'elle avait préparé elle-même et il nous a semblé qu'il pouvait être retenu comme pouvant peut-être s'appliquer à un moment donné.

M. Saintonge: M. le Président, j'ai une précision là-dessus.

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

M. Saintonge: Je ne pense pas que ce que le ministre dit soit exact.

M. Tardif: Non, ce sont dans les échanges avec la ville de Laval.

M. Saintonge: Oui, parce que dans son bill privé je dois vous dire que Laval n'avait pas demandé à ne pas desservir l'extérieur de son territoire. La ville de Laval demandait simplement de modifier le conseil d'administration de la CTL pour que ce soient des élus qui y siègent. Elle ne demandait pas qu'on fasse sauter ces possibilités de continuer d'opérer à l'extérieur de son territoire. À ce moment-là, ça aurait pu être intéressant. L'article aurait pu avoir un fondement. Mais, là, il n'y en a plus du tout.

Même si Laval le demandait dans ses négociations, qu'on continue de garder un tel article, si l'article, comme mon confrère de Mont-Royal l'a mentionné, est superfétatoire, ça ne change rien à la situation. Il n'a pas besoin d'être là; on devrait l'enlever.

M. Tardif: Là, M. le Président, on m'informe que le fait d'abroger l'article 69 exigerait, jusqu'à l'article 74, en tout cas, des modifications également à tous ces autres articles-là; c'est ça?

M. Saintonge: Mais Laval, de toute façon, à mon sens, si je comprends bien la situation, la STL ne sera plus en état de pouvoir exproprier une compagnie qui fait du transport en commun, parce qu'au minimum il faut qu'elle fasse du transport en commun dans son territoire. Le fait que Laval puisse arriver à exproprier une compagnie de "transport qui a des lignes à l'extérieur de son territoire, c'est principalement pour le premier motif que cette compagnie dessert son territoire. Parce qu'on va voir plus loin - ou c'est peut-être avant, je ne me souviens pas de l'article - que Laval peut exercer ses fonctions de transporteur en commun uniquement sur son territoire.

M. Tardif: M. le Président, l'article de loi est là et il est plus une garantie pour ce qui pourrait se passer à l'avenir qu'une situation présente. Moi, personnellement, je n'ai aucune espèce d'objection à ce qu'il soit abrogé, auquel cas cela supposerait que les articles 70, 71, 72, 73 et 74 soient amendés. Dans les circonstances, je me demande s'il ne serait pas préférable de laisser l'article 69, comme étant une possibilité, surtout que les négociations sont en cours présentement avec des CIT de l'autre côté de la rivière, dans la couronne nord, et d'avoir cette mesure plutôt que d'être obligé de la réintroduire à un moment donné. C'est la seule raison.

M. Saintonge: Je ne verrais pas pourquoi on devrait la réintroduire. Je pense que le seul cas où on devrait réintroduire

ces dispositions, c'est dans un cas où le territoire affecté à la juridiction de la STL serait modifié. Si la STL établit un contrat avec une CIT pour donner certains services, ça ne modifie en rien son territoire et cet article ne peut s'appliquer, c'est hors de son territoire.

C'est simplement par souci au niveau de la législation. Bien souvent, on dit que les lois sont trop longues parce qu'on n'a pas à tenir compte de dispositions qui sont abrogées. On vient d'étudier l'article 2 et on a abrogé plusieurs dispositions.

M. Tardif: On va suspendre, si vous permettez, M. le Président, les articles 69 à 74 inclusivement. On va regarder ça pendant l'heure du lunch, de 13 heures à 15 heures, et on avisera à 15 heures.

M. Saintonge: Non, mais je le fais quand même par souci d'une bonne législation.

Le Président (M. Beauséjour): Les articles 69, 70, 71, 72, 73 et 74 sont suspendus. L'article 75? M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: À l'article 75, il semble que le montant minimum pour octroyer les contrats a augmenté à 50 000 \$, plutôt que 25 000 \$. Est-ce qu'on peut savoir ce qui justifie une augmentation de 100%?

M. Tardif: La ville de Laval a demandé un contrat dont la valeur est située entre 5000 \$ et 50 000 \$ puisse être soumis à la procédure d'invitation auprès d'au moins deux fournisseurs parce que, dit-on, l'expérience lui a démontré que ça lui permettait de réaliser des économies de cette façon. Il nous a semblé que cette demande était justifiée. On a donc décidé de donner suite à la demande de Laval.

M. Bourbeau: Il y a un autre aspect de cet article qui est quelque peu préoccupant, c'est le fait que, pour pouvoir accorder un contrat inférieur à 50 000 \$, il soit suffisant de faire parvenir une invitation écrite à au moins deux entrepreneurs, deux fournisseurs ou deux assureurs et que le contrat puisse être adjugé à l'un des deux. Est-ce que ce n'est pas un peu dangereux de se limiter à deux? Il me semble que, dans les municipalités, on allait au moins à trois. Ce n'est pas plutôt coutume de demander plus que deux prix. Dans le cas de deux prix pour des contrats pouvant aller jusqu'à 50 000 \$, que ce soit pour la fourniture de véhicules, l'exécution de travaux ou de matériel, etc., est-ce que ça ne limite pas un peu la concurrence et est-ce que ça ne donne pas lieu à des excès, à l'occasion?

M. Tardif: Dans les lois de la CTCUM, de la CTCUQ et de la CTCRO, c'est également deux.

Le Président (M. Beauséjour): L'heure du dîner pourra permettre des échanges. Comme il est 13 heures, les travaux de la commission sont suspendus jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 10)

Le Président (M. Beauséjour): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous étions rendus à l'article 75. M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, je crois que mon collègue, le député de Laporte, avait soulevé une question sur cet article au sujet du nombre de deux entrepreneurs qui devraient être sollicités pour des soumissions. Il avait suggéré qu'il devait y avoir au moins trois entrepreneurs. Je ne sais pas si le ministre a eu l'occasion de...

M. Tardif: Oui, c'est qu'auparavant...

M. Ciaccia:... regarder cela et de commenter.

M. Tardif: C'est cela. C'est qu'auparavant les commissions et les conseils avaient le pouvoir d'engager toute dépense, jusqu'à concurrence d'un montant de 25 000 \$, sans aucune espèce de formalité d'appel d'offres ou autres.

Les amendements apportés ont eu pour effet d'augmenter le plafond, mais de faire en sorte qu'entre 5000 \$ et 50 000 \$ il y ait au moins obligation de demander des prix à au moins deux fournisseurs. Auparavant, ils n'étaient même pas obligés d'en demander à deux fournisseurs, jusqu'à concurrence de 25 000 \$. Donc, on a élevé le plafond et on leur a dit: Au moins, demandez les prix à deux fournisseurs.

M. Ciaccia: Je comprends mais, quant à demander des prix à deux fournisseurs... Si vous n'aviez pas augmenté le plafond, on pourrait comprendre que vous vouliez améliorer la situation, en disant: 25 000 \$, il n'y aurait pas de formalité et on va exiger au moins deux fournisseurs. Mais, maintenant que vous l'augmentez à 50 000 \$, croyez-vous vraiment que deux fournisseurs sont assez?

M. Tardif: C'est déjà contenu dans d'autres dispositions, par exemple, dans le projet de loi 92, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Québec, où ce sont

exactement les mêmes dispositions. Il y a eu un relèvement du plafond. Pour les sommes de 5000 \$ à 50 000 \$, on peut faire un appel d'offres privé ou une invitation écrite auprès d'au moins deux entrepreneurs ou fournisseurs. Donc, on reprend les dispositions qui...

M. Ciaccia: Je comprends. On arrive toujours à la même argumentation. On se réfère à d'autres lois, mais le problème demeure. Le fait que ce soit écrit dans ce projet de loi, "au moins deux...", cela ne change pas les arguments...

M. Tardif: Mais qu'est-ce que désire l'Opposition là-dedans? C'est ce que j'essaie de comprendre.

M. Ciaccia: Au moins trois...

M. Tardif: Pardon? Au moins trois.

M. Ciaccia: Oui. C'est plus équitable et il y a moins de possibilité d'abus. S'il y en a seulement deux, il est possible que, parfois, les soumissions ne soient même pas demandées. C'est pour protéger les deux côtés. Cela protège les élus et cela protège les contribuables.

M. Tardif: Dans la loi actuelle, qu'est-ce qu'on dit? Il n'y a rien. On va se retrouver dans la situation, enfin, pour le moins paradoxale où, à Laval, il y aura trois fournisseurs et, à Québec, deux. Il y a deux opérations là-dedans. On nous dit: M. le ministre, donnez-nous donc une marge de manoeuvre de 25 000 \$ à 50 000 \$. On nous dit: On est consentants, nous, à obliger - parce qu'à l'heure actuelle, jusqu'à 25 000 \$, on n'est même pas obligé d'en demander deux...

M. Ciaccia: C'est vrai.

M. Tardif: D'accord. On dit: Montez le plafond à 50 000 \$ et on est consentants à s'obliger, dans les cas entre 5000 \$ et 50 000 \$, à aller voir au moins deux fournisseurs. Au moins deux fournisseurs. On peut en demander trois. Ils peuvent en demander trois ou quatre.

M. Ciaccia: Oui, mais vous savez bien que, si la loi en exige deux, ils vont en demander deux. Si la loi en exige trois... Je comprends votre argument quand vous dites: Pourquoi deux à Laval et trois ailleurs? Mais les taux vont être différents aussi. Les tarifs à Laval ne sont pas les mêmes qu'à Québec. Je comprends la difficulté dans laquelle...

M. Tardif: Il y a des bouts là-dedans où on se colle au texte de la Loi sur les cités et villes et aux dispositions des Affaires

municipales.

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas la Loi sur les cités et villes...

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: C'est spécifiquement pour Québec.

M. Tardif: Oui, mais il commence à y avoir un relèvement des plafonds. C'est pour l'ensemble des municipalités. Ce n'est pas uniquement cela. On nous dit aujourd'hui que, simplement pour faire imprimer - je ne sais pas - des matériaux d'impression, ce n'est pas long que le plafond de 25 000 \$ est dépassé.

M. Ciaccia: Est-ce pour l'ensemble des municipalités que le plafond a été élevé à 50 000 \$ pour au moins deux fournisseurs?

M. Lussier: C'est le bill omnibus du ministère des Affaires municipales qui a été présenté...

M. Saintonge: Le projet de loi 2.

M. Lussier: Non, non, le projet 82, du printemps dernier, qui a modifié plusieurs dispositions législatives de plusieurs organismes-

M. Ciaccia: Alors, au Québec, maintenant, la loi stipule que le plafond est entre 5000 \$ et 50 000 \$ et au moins deux fournisseurs. Est-ce la situation?

M. Tardif: C'est ce qu'on vous donne comme référence.

M. Lussier: C'est à la CTCUQ...

M. Tardif: La CTCUQ et la CTCRO; c'est cela.

M. Ciaccia: Seulement la CTCUQ et la CTCRO ou si c'est pour l'ensemble?

M. Lussier: Et la CTCUM.

M. Ciaccia: Et la CTCUM.

M. Tardif: CTCUM, CTCRO, CTCUQ. Mais il y a de fortes raisons de penser, même si je ne l'ai pas ici, que ceci s'inspire d'un relèvement des plafonds qui a été demandé par l'ensemble du monde municipal.

M. Ciaccia: On ne s'oppose pas au relèvement des plafonds de 5000 \$ à 50 000 \$...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... ce n'est pas cela, le problème, c'est de s'assurer qu'il va vraiment y avoir des soumissions publiques.

M. Tardif: Hum!

M. Ciaccia: Le ministre ne voudrait pas être celui qui crée le précédent d'avoir trois fournisseurs parce que ce n'est pas lui qui a été le parrain de ces deux lois.

M. Tardif: Est-ce que le député de Mont-Royal est en train de me dire qu'il serait prêt à faire des précédents et qu'il serait consentant que l'on fasse un précédent pour les circonstances et qu'on le fasse aussi pour le nombre de soumissionnaires?

M. Ciaccia: Ce sont deux différents problèmes. Il y a des bons précédents et des mauvais précédents. Moi, je suis pour les bons précédents.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 75 est-il adopté?

M. Saintonge: Vous me dites que c'est en référence à la loi 92, que c'étaient les mêmes dispositions. Vous avez la citation; quel article?

M. Tardif: Oui, on l'a ici.

M. Saintonge: Quel article?

M. Lussier: Il y a plusieurs articles.

M. Tardif: La loi 92 est la Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Québec et d'autres dispositions législatives. On retrouve, par exemple, à l'article 29, qui modifie l'article 83 de la Loi sur la CTCRO. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un contrat dont l'objet est de ceux visés au premier alinéa, etc., comportant une dépense excédant 5000 \$ mais inférieure à 50 000 \$, son adjudication doit être précédée d'une demande de soumission faite par voie d'invitation écrite, selon le cas, auprès d'au moins deux fournisseurs ou deux entrepreneurs ou deux assureurs. Cela, c'est pour la CTCRO.

Après cela, ici, à l'article 18, concernant...

M. Lussier: Ce doit être la CTCUQ, celle-là, la première.

M. Tardif: Il est question de Val Bélair, donc, c'est la CTCUQ. C'est exactement cela. Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Québec. À l'article 18, qui modifie l'article 92, encore là, entre 5000 \$ et 50 000 \$, deux fournisseurs.

M. Lussier: Il y a la CTCUM plus loin.

Vous avez donné la CTCRO tantôt et, à partir d'ici, vous avez la CTCUM.

M. Tardif: Ce n'est pas la Loi sur la CTCUM, c'est la Loi sur la Communauté urbaine...

M. Saintonge:... où il y a un chapitre qui concerne la CTCUM.

M. Tardif: C'est cela. Même chose pour la CTCUM, c'est l'article 40 qui modifie l'article 120. C'est deux également.

M. Saintonge: C'est en accord avec les articles antérieurs. Je voulais m'en assurer. Je voulais faire la vérification pendant l'heure du midi, avec la loi 2. Plusieurs dispositions étaient des accords avec des augmentations de plafond, des modifications au niveau des autorisations. Je ne sais pas si ça s'appliquait à ça, je n'ai malheureusement pas pu le trouver sur l'heure du midi à cause d'autres occupations.

M. Tardif: L'article 75 est adopté?

M. Saintonge: On va l'adopter.

M. Tardif: D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 75 est adopté.

M. Tardif: Avec votre permission, M. le Président, est-ce qu'on peut revenir aux articles 69 à 74?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 69?

M. Tardif: 69 à 74.

Le Président (M. Beauséjour): Commençons par l'article 69, M. le ministre.

M. Tardif: Les articles 69 à 74 du projet de loi sont supprimés.

M. Ciaccia: Très bien.

Le Président (M. Beauséjour): Pouvez-vous me passer le texte? Les articles 69 à 74 du projet de loi sont supprimés. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Saintonge: Adapté.

M. Tardif: Il me semble que c'est sans effet, actuellement. Cela pourrait en avoir si tant est que Laval desservait, à un moment donné... On y verra dans le temps comme dans le temps.

M. Ciaccia: C'est une bonne décision, M. le ministre.

Le Président (M. Beauséjour): Les articles 69 à 74 sont supprimés.

M. Tardif: L'article 62 sur les circonstances...

Le Président (M. Beauséjour): Vous voulez revenir à l'article 62?

M. Tardif: S'il vous plaît, M. le Président. On va liquider ce qui traînait dans le paysage.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 62?

M. Tardif: L'article 62 concernant les circonstances. En relisant les notes des procureurs de la CTL, ils tenaient, nous semblait-il, à faire spécifier dans le projet de loi que lors de circonstances ou d'événements exceptionnels ils puissent... C'était plutôt lié à la tenue d'événements. Ils préféreraient que le libellé soit laissé tel quel pour prévoir cela.

M. Ciaccia: Je voudrais faire remarquer au ministre que les arguments qui nous ont convaincus pour l'article 75... Vous nous avez démontré que dans les autres lois c'étaient, par exemple, deux entrepreneurs et on ne voulait pas avoir une loi spéciale pour Laval, une loi pour la CUM, etc. Je pourrais vous faire la même suggestion. Il serait préférable de ne pas avoir une loi pour Laval, une loi pour la CUM et une loi pour la CTRSM. Dans le transport en commun, il y a des problèmes et des solutions qui doivent avoir certains critères, une certaine base. Si vous dérogez au principe, à l'article 62, vous allez dire: Pour Laval, on va dire "circonstances", è une autre place, on va dire autre chose. Cela va porter à confusion.

M. Tardif: Le texte des conseils intermunicipaux de transport.

M. Ciaccia: Je pense que dans le libellé des autres articles, les autres commissions, ça pourrait répondre aux demandes des gens de Laval.

M. Saintonge: M. le Président, on va prendre la CIT, vous avez celui à l'alinéa 46...

M. Ciaccia: Je vais demander à mon avocat de vous...

M. Saintonge: Il s'agit de quel article?

M. Tardif: C'est l'article 34 pour les modifications aux lois des commissions de transport.

M. Saintonge: L'article 36...

M. Tardif: L'article 11 du projet de loi 46 sur les conseils intermunicipaux, deuxième phrase: "Il fixe aussi par règlement les différents tarifs pour le transport des usagers selon les catégories qu'il détermine."

M. Saintonge: Oui. D'accord, c'est l'article 46, mais c'est différent du texte qu'on nous propose dans le présent...

M. Tardif: Oui. C'est parce que cela fait partie d'une série de pouvoirs qui ont été regroupés.

M. Saintonge: Mais si je regarde, M. le Président, comme je l'avais noté ce matin - si mon souvenir est bon - les pendants de la CUM, dans la loi de la CUM pour la CTCUM, et la charte dans la loi de la CUQ pour la CTCUQ, il y a quelques différences. Le genre de texte qui pourrait peut-être couvrir cette chose-là, c'est l'article 267 de la loi de la CUM qui dit: "La commission peut, en tout temps, établir des tarifs pour le transport des usagers de ses véhicules ainsi qu'établir des tarifs différents selon les moyens de transport, des catégories d'usagers ou de services." À ce moment-là, si on veut couvrir un service, par exemple, la visite du pape, un service particulier, je pense que cela pourrait être couvert par cela et on serait en conformité avec les autres textes de loi des commissions de transport. On ajouterait simplement la question de la catégorie d'usagers ou de services au texte actuel.

M. Tardif: M. le Président, le député fait référence à un texte qui n'est plus...

M. Saintonge: Il n'est plus bon.

M. Tardif:... opérant, qui est périmé aujourd'hui.

M. Saintonge: Périmé. Je m'excuse, on me l'avait donné comme texte de loi. On va corriger cela.

M. Tardif: Tout ceci a été remplacé par l'article 47 du projet de loi 46, et je le lis: "Dans le cas de la CTCUM, la commission fixe par résolution les différents tarifs pour le transport des usagers selon les catégories qu'elle détermine." C'est l'article...

M. Saintonge: Le nouveau texte.

M. Tardif:... qui s'applique à toutes les commissions de transport. Je considère, M. le Président, qu'on a passé suffisamment de temps là-dessus et, si c'est la formulation qui plairait à l'Opposition, je n'ai pas d'objection à ce que ce soit cette formulation même si, encore une fois, il me

semblait que de répondre aux vœux des procureurs d'une commission de transport, c'était tout à fait acceptable. Si c'est cela qui semble satisfaire la commission, on mettra l'équivalent de l'article et, à ce moment-là, M. le Président, je vous propose l'amendement suivant à l'article 62. Je propose de supprimer, dans la deuxième ligne du paragraphe 6 de l'article 62, les mots suivants "d'usagers et selon les circonstances". Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Merci. L'amendement, c'est de supprimer, dans la deuxième ligne du paragraphe 6...

M. Tardif: De l'article 62.

Le Président (M. Beauséjour):... de l'article 62, les mots suivants "d'usagers et selon les circonstances".

M. Tardif: "D'usagers et selon les circonstances", de sorte que le paragraphe 6 se lit comme suit: "Établir des tarifs pour le transport des usagers selon les catégories qu'elle détermine", ce qui est le même texte que...

Une voix: La CUM, la CTCRO.

M. Tardif: Toute la "gang".

M. Ciaccia: Non seulement la CUM, la Communauté urbaine de Québec...

M. Saintonge:... parfaitement, M. le Président.

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

M. Saintonge: Donc, les cinq commissions de transport auront la même formulation concernant l'établissement de leurs tarifs.

M. Tardif: Voilà.

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

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Avec plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Est-ce que l'article 62 tel que modifié est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Tardif: M. le Président, on avait aussi suspendu l'article 63.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 63.

M. Tardif: Mais l'article 63, par ailleurs, à la suite des explications qu'on a données ultérieurement je ne sais pas où, là où on parlait aussi de...

Une voix: Cela a été suspendu dans la foulée de...

M. Tardif: Non, il y avait une autre place.

M. Saintonge: L'article 67.

M. Ciaccia: À l'article 63, le mot "circonstances", ce n'est pas la même chose qu'à l'article 62.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: À l'article 63, des circonstances...

M. Saintonge: C'est la même disposition qu'on a retrouvée à l'article 67 qui a été adopté ce matin et où on dit...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge:... que ce sont des circonstances exceptionnelles.

M. Ciaccia: Cela ne pose pas de problème.

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Merci. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 63 est adopté.

M. Tardif: Adopté. On revient, M. le Président, à l'article 76.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord. L'article 76?

M. Saintonge: Je comprends, M. le Président, qu'il n'y a plus d'articles en suspens présentement.

Le Président (M. Beauséjour): Non.

M. Saintonge: D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 76 est-il adopté?

M. Tardif: Cela reprend exactement les dispositions actuelles, sauf que le plafond de 25 000 \$ a été reporté à 50 000 \$, et c'est

de concordance avec ce qu'on a adopté avant.

M. Ciaccia: Est-ce que la loi actuelle va plus loin que cela? Par exemple, est-ce que l'article 65 de la Charte de la ville de Laval va plus loin que l'article 76? Est-ce qu'on en reproduit seulement une partie ici? (15 h 30)

M. Tardif: À moins qu'il ne comporte une dépense inférieure à 25 000 \$, tout contrat pour l'exécution de travaux, la fourniture de matériel...

M. Ciaccia: Non, les autres clauses de l'article 65 sont contenues dans l'article 77.

M. Tardif: C'est cela»

M. Ciaccia: L'article 76 est adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 76 est adopté. L'article 77?

M. Tardif: Il est contenu en partie dans l'actuel article 65.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 77 est adopté. L'article 78?

M. Ciaccia: Le deuxième paragraphe de l'article 78...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Cela ne se trouve pas dans l'actuelle Loi sur la CTL.

M. Tardif: C'est une disposition standard qu'on retrouve même dans la Loi sur les cités et villes. C'est cela. La loi 92, qui a modifié l'ensemble des dispositions, contient exactement les mêmes dispositions à cet égard. C'est le paragraphe suivant: "Toutefois, si, pour satisfaire - je lis le texte de la loi 92 - aux conditions d'octroi d'une subvention gouvernementale, il est nécessaire que le contrat soit accordé à une autre personne que celle qui a fait, dans le délai fixé, la soumission la plus basse, le comité exécutif peut, sans l'autorisation du ministre, accorder le contrat à la personne dont la soumission est la plus basse parmi celles qui satisfont à ces conditions, si cette condition a été faite dans les délais fixés, "

Cette disposition s'applique.

M. Ciaccia: Cela veut dire que ce n'est pas nécessairement le plus bas soumissionnaire. C'est le plus bas soumissionnaire qui satisfait à certains critères pour obtenir une subvention du gouvernement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Sauf que les dispositions ont été accordées... Là, vous parlez du comité exécutif; dans ce cas, c'est pour la Loi sur les cités et villes. Cela se référerait à quelle loi?

M. Tardif: La loi 92.

M. Saintonge: À quelle charte? La charte de quoi?

Une voix: CTCUM.

M. Tardif: Cela touche les trois commissions de transport: CTCUM, CTRSM et CTCRO.

M. Saintonge: Vous parliez du comité exécutif. C'est le comité exécutif de quoi?

M. Tardif: De la CUQ, de la CUM, de la CRO.

M. Saintonge: Les mêmes dispositions ont été données; est-ce que les mêmes dispositions ont été accordées aux commissions de transport? Quand vous parlez du comité exécutif, vous vous référez aux comités exécutifs de la CUM, de la CUQ. Quand on parle au niveau des commissions... Je vais vous dire pourquoi. Dans le projet de loi 2, si mon souvenir est bon, on a touché à cela, mais on n'a pas le projet de loi tel qu'adopté. Il y a un tas d'amendements qui sont intervenus là-dessus. Je me souviens qu'on a discuté de cette affaire. Mon seul souci, c'est de m'assurer qu'en adoptant dans cette loi le texte actuel, cela corresponde au texte qu'on a pu adopter probablement dans la loi 2 relativement à cela. On a touché à cela, M. le Président. Le député de Groulx doit s'en souvenir, il présidait la commission. Mais on avait touché à la question des subventions. On voulait même abolir... Je vais vous dire bien honnêtement; par un article de loi, l'article 78. 1 a été aboli dans les autres commissions au niveau des municipalités. Il y a eu un amendement disant que l'article qui proposait l'abolition de cela était abrogé. C'est l'article 78, mais...

M. Ciaccia: Autrement, on veut s'assurer que les mêmes dispositions qui sont applicables à la Société de transport de Laval vont être à la...

M. Tardif: C'est cela. C'est ce qui est en cause ici. Cela reprend intégralement, encore une fois, des dispositions qui ont amendé la loi des trois commissions de transport. Cela s'inspire, d'ailleurs, de l'amendement que je me souviens avoir apporté du temps que j'étais aux Affaires municipales.

M. Ciaccia: Peut-être que je n'ai pas suivi. Est-ce que ces dispositions s'appliquent aux autres commissions de transport ou seulement aux commissions de la communauté urbaine?

M. Tardif: Cela s'applique aux commissions de transport...

M. Ciaccia: CTCUM, CTRSM.

M. Tardif:... si ma mémoire est bonne...

M. Ciaccia: CTCRO, CTCUQ.

M. Tardif: J'avais commencé cette pratique aux Affaires municipales, M. le Président, alors que la loi sur les Affaires municipales, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal disent qu'une municipalité est tenue d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire sauf avec la permission du ministre.

Or, il y a des fois où la municipalité n'a pas le choix. Si, pour avoir une subvention d'aqueduc et d'égout, j'exige qu'il y ait un contenu québécois dans les tuyaux, les pompes, les ci, les ça, je trouvais tout à fait normal qu'elles puissent accorder le contrat d'office si la condition pour avoir la subvention était qu'il y ait un contenu québécois, qu'elles ne soient pas obligées de venir demander la permission au ministre. On fait les mêmes ajustements ici.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté?

M. Saintonge: Un instant, je voudrais juste m'assurer d'une chose.

M. Tardif: Vous êtes dans la loi 1. Êtes-vous dans la loi 2?

M. Ciaccia: Cela a été adopté de votre côté droit, M. le Président.

M. Saintonge: Dans la loi 2, je l'ai retrouvé.

M. Tardif: Dans la loi 2, c'est l'article 256, pour la ville de Laval, vous l'avez.

M. Saintonge: Je vais vérifier. J'étais en train de vérifier à Québec, j'arrivais à la CUQ. J'avais trouvé la disposition de la CUQ qui s'applique à la CTCUO pour voir si on l'avait.

M. Tardif: Article 256 de la loi 2 qui prévoit...

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Donc, la ville de Laval a exactement le même pouvoir. Toutefois, si pour satisfaire... D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Groulx.

M. Fallu: M. le Président, le procès-verbal de la commission de l'aménagement et des équipements portant sur la loi 2 nous indique que l'article 256 du projet a été supprimé.

M. Saintonge: D'accord. L'article 256 du projet se référait... Cela veut dire qu'on enlève la disposition qui est là. L'article 256 du projet de loi 2 disait que la commission ne peut, sans l'autorisation...

M. Ciaccia: M. le Président, je pense que le député de Groulx vient de nous donner l'information à l'inverse de ce que le ministre nous a dit, parce que lui nous dit que cela a été supprimé.

M. Tardif: Non, cela a été enlevé parce que cela allait dans cette loi sur la Commission de transport de Laval. C'était là uniquement...

M. Fallu: Parce que c'était dans la Charte de la ville de Laval, alors que, maintenant, ce sera dans la loi de la STL.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Et qu'arrive-t-il de la charte de Laval? Laval ne sera pas obligée...

M. Fallu: Laval, dans sa loi, comme d'ailleurs le Code municipal, la Loi sur les cités et villes, le transfert a été fait de la Commission municipale au ministre pour l'approbation.

M. Tardif: Laval, à cet égard, est régie par les dispositions générales.

M. Ciaccia: On veut seulement s'assurer que cette clause s'applique aux autres commissions de transport.

M. Tardif: C'est officiel qu'elle s'applique aux autres commissions de transport. Le problème, c'est que je demandais si cela s'appliquait à l'ensemble des villes. Parce que ce que j'avais cru comprendre de la question du député, c'est: Est-ce que les commissions de transport vont avoir des pouvoirs plus grands qu'en ont, en réalité, leurs villes constituantes?

M. Ciaccia: Non.

M. Tardif: Ce n'est pas ce qui est en cause?

M. Ciaccia: Non, ce qui est en cause, ce sont les commissions de transport. On veut que les commissions de transport aient

les mêmes droits.

M. Tardif: Ah! Les commissions de transport sont toutes réglées.

Une voix: Les commissions de transport, oui.

M. Tardif: C'est tout réglé, oui.

M. Ciaccia: Où trouvez-vous cela dans la loi sur les commissions de transport? Est-ce que vous pouvez nous donner la référence?

M. Tardif: Oui. L'article 92 de la CTCUQ... C'est présent pour toutes les autres villes. La seule qui n'est pas couverte, c'est la CTRSM. On s'en vient avec une loi, à l'automne, pour la faire en temps et lieu.

M. Ciaccia: Alors, il y a seulement la CTRSM qui n'est pas incluse.

On m'informe qu'elle l'est par la loi 2.

M. Saintonge: Je pense que la CTRSM, on vient de le voir, par la loi 2, a les mêmes pouvoirs. Cela a été arrimé dans ce sens-là.

M. Tardif: Oui. Alors, pourquoi m'avez-vous dit qu'elle ne les avait pas? Ce n'est pas vous. C'est M. Lussier.

Une voix: C'est moi qui vous l'ai dit.

M. Saintonge: Non, mais ils l'ont donné là.

M. Tardif: Correction: Elles les ont toutes.

M. Saintonge: C'était pour m'assurer de la conformité parce que je me souvenais que, dans le cas de la loi 2, il y avait des articles qui demandaient... Le député de Groulx mentionnait tantôt que l'article avait été abrogé. C'est que, dans certains cas où on pouvait accorder le contrat à une personne qui a fait dans les délais officiels la soumission la plus basse, cette partie de la loi avait été carrément enlevée par le premier dépôt du projet de loi 2. Par amendement, on a enlevé cette disposition...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge:... qu'on voulait retirer du projet de loi pour laisser, finalement, la disposition qui existait, comme on la retrouve à l'article 78. 1. Je sais qu'on avait adopté le paragraphe 2 pour la CTRSM et peut-être pour d'autres aussi, je ne sais pas, mais je voulais m'assurer du pendant, pour

que, quand on parlait des commissions de transport, l'on se réfère carrément au conseil d'administration des commissions de transport pour avoir ce pouvoir et c'est le même qui existe partout.

M. Tardif: D'accord. Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 78 est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Article 78, oui, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 79?

M. Tardif: Adopté. Ce sont les pouvoirs d'urgence. Ce sont des choses standard que l'on retrouve dans la Loi sur les cités et villes.
(15 h 45)

M. Saintonge: Sauf qu'il me semble que ce soit un cas de force majeure, de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou quelque chose comme cela. C'est à la demande écrite du président ou du directeur général, si c'est un cas de force majeure. C'étaient les mêmes choses qu'on a ailleurs. Dans les cas de force majeure, on n'a peut-être pas le temps d'aller écrire quelque chose et d'envoyer une lettre, etc. Ou bien on agit rapidement, ou il ne faut pas agir rapidement. C'est juste cela que je me demande: la disposition qui vise à un cas de force majeure qui met en danger la vie ou la santé de la population... Oui, par un télégramme, une demande écrite; cela peut être contenu dans un télégramme.

M. Ciaccia: Par un télégramme, oui. Il faut qu'il y ait quelque chose sur le "record" que c'est pour cela.

M. Saintonge: C'est la disposition analogue qu'on a qui peut ressembler à cela dans le cas de la Loi sur les cités et villes. C'est le maire qui peut agir dans le cas de force majeure, cela prend une personne pour agir. Là, cela supposerait que c'est la société agissant par son conseil d'administration; cela prend une réunion du conseil d'administration, à la suite de la demande écrite du président ou du directeur général, pour agir. Cela fait un processus qui est plus lourd; ou bien le monde est en danger, ou bien il ne l'est pas. S'il est en danger, il faut qu'on agisse vite et on n'attend pas une réunion, convoquer une

réunion du conseil d'administration même spéciale ou une réunion mensuelle.

M. Ciaccia: Cela peut retarder de 30 jours.

M. Saintonge: Cela dépend ce que l'on veut viser par l'article, si je peux comprendre le sens de ce qu'on veut y dire.

M. Lussier: C'est le président ou le directeur général qui peut agir.

M. Tardif: Ce n'est pas ce que cela dit.

M. Saintonge: Non, ce n'est pas ce que cela dit.

M. Ciaccia: À l'article 79, la société peut agir...

M. Tardif: Cela dit que la société peut...

M. Ciaccia:... à la demande... Cela veut dire que le président ou le directeur général doit écrire à la société, la société va se réunir et, pendant ce temps, la moitié de la population peut avoir de sérieux problèmes.

M. Tardif: Pardon!

M. Saintonge: C'est la personne morale qui a le pouvoir, je comprends, mais ce que je veux dire, c'est que la société va agir par son conseil d'administration. Elle ne peut pas agir autrement et c'est difficile de donner un pouvoir à quelqu'un. Dans le cas de la Loi sur les cités et villes, par exemple, ou du Code municipal, dans ces cas, dans un cas d'urgence ou de force majeure, le maire a des pouvoirs et il fait entériner par le conseil une décision urgente qu'il a prise ultérieurement par résolution dans une assemblée subséquente.

M. Ciaccia: Il faudrait spécifier comment la société va agir; est-ce que c'est par l'entremise de son président? Est-ce par l'entremise...

M. Saintonge: Dans les autres lois qui concernent les commissions de transport, un pouvoir semblable est-il donné? Est-ce qu'un pouvoir semblable est accordé aux autres commissions de transport ou, du moins, au conseil d'administration?

M. Ciaccia: On est en train de faire votre job, M. le ministre. On veut uniformiser les lois et s'assurer qu'elles sont toutes pareilles.

M. Tardif: Il faudrait que j'aie des lunettes, comme le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Bien non, c'est cela qu'on fait...

M. Saintonge: La dernière...

M. Ciaccia: Les derniers trois quarts d'heure, c'est cela qu'on fait, on s'assure qu'il y a concordance.

M. Saintonge: J'ai réglé mon problème.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 79.

M. Tardif: Des verres de contact.

M. Saintonge: C'est en plein cela.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que cela fait partie de l'article 79?

M. Ciaccia: Oui, oui, l'article 79.

M. Saintonge: Bien oui.

M. Ciaccia: La société, comment va-t-elle agir si c'est un cas d'urgence?

M. Saintonge: M. le Président ne nous suit plus.

M. Tardif: Qu'est-ce que vous avez à dire, M. le sous-ministre?

M. Lussier: Je pense que ces messieurs de l'Opposition ont peut-être un point; si la société, au sens strict du mot, c'est le conseil d'administration, l'article devrait peut-être se lire: Le président ou le directeur général peut dans un cas de force majeure...

M. Ciaccia: À moins que vous ne disiez: La société peut par l'entremise du président ou du directeur général...

M. Tardif: Là, on touche... C'est un problème de délégation de pouvoirs ou de compétence.

M. Saintonge: C'est quoi, avec les autres lois? Est-ce que, M. le Président, vous pouvez nous dire si, dans le cas des autres sociétés de transport, un pouvoir semblable existe? Et qui détient ce pouvoir?

M. Tardif: Qu'est-ce que dit la loi 92?

M. Lussier: C'est le comité exécutif des communautés urbaines.

M. Tardif: Le comité exécutif peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements de la communauté, décréter les

dépenses qu'il juge nécessaires - le comité exécutif - et octroyer un contrat nécessaire pour remédier à la situation, à la demande écrite de son président ou directeur général.

C'est mutatis mutandis, mot à mot... sauf que là, ici, c'est le comité exécutif. Cela est dans la Loi de la... Ce sont toutes les commissions. On retrouve les mêmes dispositions là.

M. Lussier: Toutes les communautés urbaines.

M. Tardif: Ce sont les mêmes dispositions qui ont été adoptées là. Maintenant, concrètement, comment est-ce que cela fonctionne?

M. Ciaccia: L'important, c'est d'éviter le manque d'action ou bien, si quelqu'un agit et quelqu'un veut contester, après cela, il dit: Vous n'aviez pas le droit de faire cela, cela va ouvrir la porte à des poursuites. C'est-à-dire que la société n'avait pas le droit d'agir dans tel ou tel cas, que les dépenses ont été faites ultra vires et quelqu'un peut attaquer les actions de la société. Nous voulons éviter cette situation et que, s'il y a vraiment un cas de danger à la vie ou la santé, quelqu'un puisse agir immédiatement à la demande du président ou du directeur général. C'est tout ce dont on veut s'assurer.

M. Saintonge: Je vois une situation qui pourrait exister en vertu de la loi et qui pourrait s'appliquer. Dans le cas d'une grève, par exemple, on parle juste de détériorer sérieusement les équipements de la société. Les autobus sont en arrière d'un garage de la société. À cause de certains incidents qui se produisent, les autobus peuvent être en danger, mais il y a grève et c'est dans la nuit que c'est en danger, la nuit qui vient ou la nuit prochaine. On n'a pas le temps de donner une lettre ou même un télégramme du président ou du directeur général de la société, réunir la société et adopter une résolution pour dire qu'on va mettre des barricades supplémentaires ou qu'on va construire une clôture rapidement dans le jour qui suit. Si on fait cela, cela prend trois jours et les autobus vont être démolis. On n'arrivera pas à corriger la situation qu'on veut protéger, à mon point de vue, si c'est cela qu'on veut faire.

M. Ciaccia: M. le Président, le ministre a inclus des restrictions quant aux dépenses de 5000 \$ à 50 000 \$ et il faut aller par soumissions. Si, dans un cas de force majeure, il faut dépenser 25 000 \$ et qu'on ne peut pas aller par soumissions, il faut le faire selon l'article 79, il ne faut pas ouvrir la porte à une contestation, et ce contrat-là ne pourrait pas être donné.

M. Tardif: D'accord. L'article 38, M. le Président, en ce qui concerne les pouvoirs du D. G. On dit qu'il administre les affaires courantes, dirige les cadres, assure la liaison, veille à l'observation et l'exécution des décisions du conseil et exerce toute autre fonction que le conseil d'administration lui confie.

M. Ciaccia: C'est cela qu'on veut éviter. On ne veut pas que le conseil d'administration soit obligé de se réunir selon 79, pour lui confier un cas de force majeure. Cela peut être un mois après.

M. Tardif: Dans les règles de régie interne que la société peut adopter, ne peut-elle pas, elle, la société, dans ses règles de régie interne, faire en sorte qu'en cas d'urgence ou de force majeure et de nécessité le directeur ait plein pouvoir pour agir?

M. Saintonge: À ce moment-là, c'est 79. Il faudra que le directeur général s'envoie une lettre, d'abord, et agisse après.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Ciaccia: C'est comme le ministre qui, hier soir, se posait des questions et y répondait.

M. Saintonge: C'est aussi bête que cela.

M. Ciaccia: C'est la même chose.

M. Tardif: Non, mais c'est...

M. Ciaccia: On ne veut pas créer ces situations-là.

M. Saintonge: En tout cas, on soulève au moins le problème, je pense, à tout le moins, si on n'a pas de solution pratique. Je me demande, dans un cas de force majeure, qui a la capacité d'agir rapidement. C'est ce qu'on veut.

M. Ciaccia: Il doit y avoir d'autres...

M. Saintonge: Si c'est la société, la société agissant par résolution, je ne pense pas qu'elle puisse faire autrement que de se réunir pour agir.

M. Ciaccia: Dans les autres lois, qu'est-il dit? On dit: Le comité exécutif?

M. Saintonge: Les autres lois? Qu'est-ce qu'on dit dans ce cas-là?

M. Tardif: La même chose.

M. Saintonge: Sur demande du directeur général ou du président du comité.

M. Tardif: C'est cela. Cela a été repris mot à mot.

M. Saintonge: Soulevons l'interrogation et le ministre pourra peut-être la faire examiner.

M. Tardif: Dans les lois adoptées à ce jour - il y a Laval, en particulier - ce que les élus nous ont demandé, c'est vraiment de contrôler l'organisme qui s'appelle la STL et un organisme qui, à l'heure actuelle, est dirigé entièrement par son D. G. ou son P. -D. G. Alors, cela reflète peut-être cette structure ici un peu lourde, mais il semble que cela ne posait pas de problème aux gens de Laval de se réunir à trois....

M. Ciaccia: Peut-être qu'ils n'y ont pas pensé vraiment. Cela se peut. En première lecture, cela ne pose pas de problème, mais quand on commence à dire: Comment la société va-t-elle agir? Est-ce qu'il faut une réunion du conseil d'administration une fois par mois? Un cas de force majeure peut devenir un cas de force désastreuse.

M. Tardif: Suspension de l'article 79, M. le Président, et on va regarder ce qui est en cause.

M. Ciaccia: Bonne décision.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 79 est suspendu.
J'appelle l'article 80.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Saintonge: Est-ce que le ministre est d'accord?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 80.

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 81?

M. Saintonge: On va attendre le ministre, M. le Président.

Une voix: Avez-vous changé le chiffre? Il y avait un papillon à l'article 80.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 80?

M. Tardif: Je sais qu'il y avait... Il est proposé de modifier l'article 80 du projet de loi par le remplacement, à la deuxième ligne, du chiffre "76" par le chiffre "79".

Le Président (M. Beauséjour): Alors, nous rouvrons l'article 80.

M. Tardif: Un 6 à l'envers. Dans l'article 80 qu'on vient d'adopter, il est proposé de modifier l'article 80 du projet de loi par le remplacement, dans la deuxième ligne, du chiffre "76" par le chiffre "79".

M. Ciaccia: Très bien.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 80 est ouvert.

M. Ciaccia: Attendez un peu!

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement: modifier l'article 80 du projet de loi par le remplacement, dans la deuxième ligne, du chiffre "76" par le chiffre "79". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Saintonge: Un instant! M. le Président.

M. Ciaccia: Cela veut dire que c'est seulement dans le cas de...

M. Tardif: L'article 79, c'est-à-dire les pouvoirs d'urgence.

M. Ciaccia: Dans les autres, ce n'est pas nécessaire.

M. Tardif: Cela suit le cours.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement est adopté. Est-ce que...

M. Tardif: Selon qu'on élargit ou pas les pouvoirs du D. G. à l'article 79.

M. Saintonge: On peut peut-être le suspendre, mais dans un cas j'imagine que si à l'article 79...

M. Tardif: Même si c'est le D. G. qui agit, la société aura mission de faire rapport quand même de ce que son D. G. a fait en cas d'urgence.

M. Saintonge: Je pense que, dans les cas comme cela, si le D. G. avait le pouvoir d'agir ou même le président, on pourrait dire que c'est le président qui serait un élu à ce moment, qui aurait le pouvoir d'agir, soit de sa propre initiative ou à la demande écrite du directeur général.

M. Tardif: On voyait tantôt au nouveau libellé que cela avait un impact.

M. Saintonge: Mais disons qu'à l'article 79, juste pour compléter ce point, c'est qu'il

faudrait peut-être arrimer la situation au fait que si le président agissait de sa propre initiative ou à la demande du directeur général, la dépense qu'il pourrait autoriser devrait être sanctionnée par la société ultérieurement et évidemment être transmise par l'article 80 au conseil de ville. Je ne sais pas si c'est possible.

M. Ciaccia: Je ne vois pas d'objection que ce soit la société qui avise la ville même si c'est le président ou un autre qui va agir. Éventuellement la société va aviser le conseil, pas immédiatement, mais à sa prochaine réunion.

M. Saintonge: Qu'on suspende l'article 80 aussi pour être en conformité.

M. Tardif: Je pense que ce n'est pas nécessaire, comme le dit M. Ciaccia,

M. Saintonge: Cela va.

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 80 tel qu'amendé est adopté?

M. Saintonge: Â moins qu'on le suspende.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: On va l'adopter.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Ciaccia: Je ne veux pas retarder les choses indéfiniment.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 81?

Dispositions financières

M. Tardif: Avec l'article 81, qu'est-ce qui arrive? Est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté. Je présume que l'année financière de la ville de Laval est le 31 décembre aussi comme toutes les villes.

M. Saintonge: Et les commissions de transport c'est la même chose aussi. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 82.

M. Tardif: Cela reprend textuellement les dispositions actuelles.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 82 est-il adopté?

M. Ciaccia: Vous avez juste à ajouter les mots "y compris les subventions". Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 83.

M. Ciaccia: Ne serait-ce pas à cet article, M. le Président, que, si le ministre veut se prévaloir de... S'il voulait indiquer à la STL, à la société qu'il va couvrir, qu'il va assumer une certaine responsabilité dans le cas où la société n'aurait pas conclu des ententes avec les autres quarante municipalités, ce serait dans cet article que le ministre devrait indiquer son intention d'assumer une partie de cette responsabilité.

M. Tardif: Non, c'est par lettre, M. le Président.

M. Ciaccia: Si cela n'avait pas été par lettre, cela aurait été dans cet article.

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Parce qu'on parle des déficits d'exploitation. Après le 1er janvier 1986, si les ententes n'ont pas été conclues et il leur reste, je ne sais pas, 50 autobus et 75 employés, les déficits vont augmenter. Il va y avoir des déficits d'exploitation. Puis vous dites que tous ces déficits sont absorbés par la ville de Laval.

M. Tardif: Je dis que les déficits d'exploitation réguliers sont à la charge de la ville de Laval.

M. Ciaccia: On m'indique qu'il y a des dispositions transitoires. Alors, peut-être que cet élément pourrait être reporté aux dispositions transitoires.

M. Tardif: Donc, à l'article 83? (16 heures)

M. Saintonge: Quand on dit: "Le paiement du déficit d'exploitation de la société pour l'année financière couverte par le budget", celui de l'année courante, je ne sais pas si c'est nécessaire d'ajouter quelque chose. Je pose simplement la question au ministre. Étant donné qu'on donne la possibilité d'un budget supplémentaire à la STL, on ne se réfère pas à ce budget supplémentaire là-dessus, est-ce qu'il y aurait lieu de s'y référer?

M. Tardif: Sur la base du budget, ça comprend le budget supplémentaire. À l'heure actuelle, c'est pire, c'est sur la base des états financiers antérieurs. À l'heure actuelle, c'est sur la base des états financiers que c'est payé, et là, c'est sur la base du budget.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a une définition à un endroit au début où on dit que le budget inclut le budget supplémentaire?

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Est-ce que, dans les définitions du projet de loi, on dit que le budget inclut le budget supplémentaire? Ici, vous parlez seulement du budget.

M. Tardif: Elle adopte un budget, elle peut adopter un budget supplémentaire...

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif:... ce qui a pour effet de réviser le budget de la ville.

M. Ciaccia: Le budget supplémentaire est à la charge de qui?

M. Tardif: La société...

M. Ciaccia: Le budget supplémentaire est à la charte de qui?

M. Tardif: De la même façon que le budget général.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 83 est-il adopté?

M. Saintonge: Cela comprend les budgets supplémentaires, de toute façon, qui devraient s'appliquer pour l'année en question, j'espère.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adapté. L'article 84?

M. Tardif: Mêmes dispositions.

M. Saintonge: Mêmes dispositions que les dispositions usuelles dans les autres commissions de transport. Ce sont les mêmes dates?

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: Adopté. Je pense que ce sont les mêmes dates? Ça devrait.

M. Lussier: C'est autour de ça, mais je ne mettrais pas ma main dans le feu pour les dates.

M. Tardif: Est-ce qu'il y a des dispositions... C'est plus compliqué dans le cas de la CUM parce qu'il y a le budget de la CTCUM qui doit être transmis à la communauté et il y a la répartition aux villes membres, il peut y avoir des délais plus longs dans ce cas-là, mais je vous donne ça de mémoire.

M. Saintonge: La CTRSM qui a plus d'une ville aussi, je ne sais pas si ce sont

les mêmes dates.

M. Tardif: C'est ça. Dès lors qu'il y a plus d'une ville, il me semble qu'on avait donné des délais supplémentaires, mais à part de ça, c'est...

Le Président (M. Beauséjour): L'article 84 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adapté. L'article 85.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est une disposition nouvelle, l'article 85, qui n'existe pas dans la pratique?

M. Tardif: Cela n'existe pas dans la loi actuelle, le certificat du trésorier. Cela existe dans les autres commissions, CTCUM et CTCRO.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 85 est adopté. L'article 86?

M. Tardif: Même chose qu'à l'article 85, c'est une concordance, aussi, avec les autres commissions de transport.

M. Ciaccia: S'il n'y a pas d'entente avec les autres municipalités, il va y avoir la question des crédits pour les conventions collectives et les surplus de personnel qu'on peut traiter dans les mesures transitoires. Je veux seulement soulever le fait que c'est à ce moment-ci qu'on aurait pu aborder la question de savoir ce qui arrive des conventions collectives après... Non, il n'y a pas d'exception à la loi 45. Elle s'applique quand même. Alors, cela veut dire que si une CIT ou une autre municipalité veut avoir le service, elle sera assujettie aux conventions collectives qui s'appliquent. Cela peut créer certains problèmes.

M. Tardif: Non, non. Aucune des CIT ne peut se procurer d'équipement de transport. Elle doit conclure des ententes. Si elle conclut une entente avec Laval, les chauffeurs de Laval restent des employés de Laval et continuent d'être régis par des conventions collectives.

M. Saintonge: Le problème qu'on a soulevé là-dessus hier... Dans un cas comme cela, il pourrait peut-être arriver qu'à cause des coûts des conventions collectives, une CIT ne trouvera peut-être pas tellement profitable de faire affaire avec la CTL, si les coûts de conventions collectives pour le paiement des chauffeurs et les avantages sociaux deviennent trop élevés par rapport à

ce qu'ils peuvent obtenir avec un transporteur privé, par exemple. Dans un cas comme cela, il pourrait arriver que Laval se retrouve avec un surplus de chauffeurs et d'équipement.

M. Ciaccia: Cela va être plus...

M. Saintonge: Au niveau du Code du travail, est-ce que, dans un cas comme cela... C'est tout le problème, parce que même le problème peut aller plus loin, dans le fond. Est-ce que, par une commission intermunicipale de transport, on donne un service à l'extérieur du territoire de Laval, mais sur des trajets desservis par la CTL? Est-ce que dans un nouveau contrat, le nouveau service ne sera pas assujéti par le Code du Travail à la même convention collective? Je ne le sais pas. C'est un problème juridique qu'on s'est posé et je pense qu'il peut être important.

M. Lussier: En aucun cas où les CIT ont donné des contrats à des entreprises privées ces dernières n'ont été, à ce jour, assujetties aux mêmes conventions collectives que celles de la CTRSM ou de la CTCUM. On connaît l'existence de l'article 45 du Code du travail. Les transporteurs aussi. Vous savez qu'il y a actuellement une cause en Cour suprême sur laquelle on devrait statuer bientôt, j'espère. Cela fait partie des risques de l'affaire, mais ce n'est pas particulier aux questions de transport. Étant donné aussi qu'il y a relativement peu de gens qui devraient être impliqués... Si un transporteur privé, comme dans les cas qu'on a vécus lors du retrait de la CTCUM ou de la CTRSM, un transporteur privé comme Deshaies ramasse un contrat de plus, il a déjà peut-être quelque 100 employés, alors, il en a 20 de plus et il n'y a pas de raison que... D'autant plus que ce n'est pas toujours tout à fait le même service que ce qui était donné. Enfin, en général, ce n'est pas le même service.

M. Ciaccia: Cela ne tombe pas dans la définition du même service.

M. Lussier: En tout cas, jusqu'ici, il n'y a...

M. Saintonge: Aucun problème majeur.

M. Lussier:... aucune prétention, aucun signe indiquant que cela peut s'appliquer.

M. Saintonge: C'est un problème dont j'avais discuté avec mon collègue de Mont-Royal quand on a tenu compte de ces articles.

M. Lussier: Oui. Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'on parle d'un grand

maximum de 15% des heures de service de la CTL. Donc, 15% du temps de ses employés qui, si par une autre façon, les utilisaient sur le territoire pour augmenter le service, ils ne seraient pas nécessairement libérés.

Le Président (M. Beauséjour): Bien. L'article 86 est-il adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 87?

M. Tardif: Concordance avec 85, celui qu'on a vu tantôt pour le certificat du trésorier.

M. Ciaccia: Ce n'est pas une concordance. Ce sont des crédits provisoires.

M. Tardif: Enfin, ce sont les mêmes raisons que pour l'article 85, si vous voulez.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 87 est-il adopté?

M. Saintonge: Pour le pourcentage de 1, 5% des dépenses comme réserve, c'est applicable partout, cela aussi, j'imagine? D'accord. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 88?

M. Tardif: Même chose. Dispositions qu'on retrouve également pour les autres...

M. Ciaccia: Le but de l'article 88, c'est qu'on a la même date. Le budget doit être soumis le 1er octobre, le certificat du trésorier doit être émis le 1er octobre. C'est pour prévoir au cas où il y aurait eu des erreurs ou des changements.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Il nécessite des modifications.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: L'article 88 est adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 88 est adopté. L'article 89?

M. Tardif: C'est une disposition, encore là, qu'on retrouve dans la Loi de la CTCUQ, de la CTCUM, CTCRO qui affirme du pouvoir au conseil de modifier le budget.

M. Saintonge: Dans le cas de la ville de Laval, étant donné que de toute façon les cinq commissaires sont membres du conseil

municipal, on se trouve à faire entériner la décision d'une partie des membres du conseil municipal pour le transport, par l'ensemble du conseil municipal, c'est juste une ville.

M. Ciaccia: C'est une obligation à la ville de Laval de...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... de convoquer le conseil, avant le 15 novembre. Est-ce que cela nécessite... Est-ce que c'est inclus dans la charte de la ville de Laval? Est-ce que vous avez une loi pour la Société de transport de Laval? Si vous imposez une obligation à la ville, est-ce qu'il faut que vous modifiez la charte de la ville? La ville, elle ne le sait pas. Elle est régie par sa charte.

M. Tardif: C'est une disposition dans la charte.

M. Lussier: C'est une disposition de la loi pour obliger la ville de Laval à se réunir pour cela.

Une voix: Elle est ici.

M. Lussier: C'est une loi pour la société de transport.

M. Beauté (Michel): Oui, qui convoque le conseil de la ville.

M. Lussier: Qui modifie la loi de la ville de Laval.

M. Beaulé: C'est comme la nomination des membres du conseil d'administration. On a une disposition ici qui habilite le conseil...

M. Tardif: Ce n'est pas nécessaire de le retrouver dans la charte.

M. Beaulé: Alors, ici, c'est la même chose. On oblige à se réunir.

M. Ciaccia: Non. Je pense pas que ce soit la même chose.

M. Lussier: Comment une loi d'une société de transport peut obliger le conseil municipal de la ville de Laval à se réunir sur son budget.

M. Tardif: Elle prévoit des tâches pour le conseil de ville de Laval en ce qui concerne la nomination des membres.

M. Lussier: Mais là, par cet article qu'on soit obligé...

M. Tardif: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de reprendre les mêmes dispositions dans une charte spéciale de

Laval.
(16 h 15)

M. Beaulé: Lorsqu'un membre du conseil d'administration cède son poste et que le poste est vacant, on dit que le conseil de ville de Laval doit faire diligence ou combler ce poste dans les 60 jours sans avoir de clause équivalente...

M. Tardif: C'est cela.

M. Beaulé:... dans la charte de la ville. La même règle s'applique, ici. D'ailleurs, dans la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, on a une société qui est distincte des municipalités qui la composent. Le budget doit être soumis aux municipalités composant la corporation intermunicipale de transport à une date qui est le 15 septembre et elles doivent débattre du budget. Cela n'apparaît pas dans la charte de chacune des villes.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Ici, vous imposez une obligation à la ville de Laval de convoquer une assemblée du conseil au plus tard le 15 novembre. Vous pensez que vous n'êtes pas obligé d'amender la charte de la ville de Laval pour prévoir que la ville devra convoquer cette Assemblée avant le 15 novembre.

M. Tardif: On impose ici, par cette loi, un certain nombre d'obligations à la ville de Laval depuis le début. C'est cela qui vient s'ajouter aux obligations que Laval a déjà, par ailleurs, dans la Loi générale sur les cités et villes et dans sa charte particulière.

M. Ciaccia: Peut-être qu'on aurait dû soulever ce point-là avant. Je me demande s'il serait nécessaire d'amender la charte de la ville de Laval. C'est l'opinion de vos légistes qu'on peut imposer cette obligation dans...

M. Tardif: Oui. Dans la Loi sur les ententes intermunicipales et tout cela, il y a un tas d'obligations comme cela liant les municipalités membres...

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 89 est adopté. L'article 90?

M. Ciaccia: Article 90. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 91?

M. Tardif: On retrouve des dispositions similaires dans la Loi de la CTCUM, de la CTCRO. Étant donné qu'il n'y a plus

l'adoption automatique des budgets, comme les élus l'avaient demandé. C'est donc la possibilité, pour permettre au transport en commun de fonctionner le 1er janvier et si le budget n'avait pas été adopté, de pouvoir adopter des tranches de budget.

M. Ciaccia: Quand les représentants de la ville ont eu des rencontres avec le député de Vimont, leurs représentations étaient qu'ils s'opposaient - et ils avaient particulièrement insisté sur leur opposition - à l'adoption du budget par quarts, comme il était stipulé dans ce temps-là dans l'article 91 du projet du gouvernement. Autrement dit, le projet de loi public du député de Vimont incluait un article 91 qui, je présume, se lisait ou avait les mêmes effets que l'article 91 du présent projet de loi. Ils s'étaient opposés et ils avaient insisté. Pourriez-vous m'expliquer - je ne sais pas si vous êtes au courant de ces représentations - pourquoi vous n'accédez pas aux demandes des représentants de la ville, et puis enlever cet...

M. Tardif: M. le Président, la ville n'a, à ce moment-là, qu'à l'adopter en entier et, s'il y avait blocage, pour une raison ou une autre, mais si elle ne veut pas se prévaloir de ces dispositions et qu'elle veut les adopter en entier, qu'elle l'adopte en entier si c'est ce qu'elle veut. Tout ce que l'article lui permet de faire, c'est d'avoir plus de souplesse, au cas où il y aurait blocage, étant donné que la procédure d'adoption automatique est enlevée. Mais si la ville, selon sa lettre, semble indiquer qu'elle préférerait l'adopter en entier, qu'elle l'adopte en entier.

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas la même chose. Vouloir l'adopter en entier, c'est une volonté de vouloir faire quelque chose, mais s'il y a possibilité, dans la loi, de ne pas le faire, la tendance pourrait être de s'en prévaloir, de retarder et de causer... Le danger, c'est que cela peut causer des augmentations dans le budget, parce que, quand vous augmentez, s'il y a des désaccords au début, vous en adoptez une tranche et, au fur et à mesure que vous allez continuer dans l'année, les budgets peuvent augmenter. Ils ne voulaient pas avoir cette possibilité. Ils voulaient être contraints, eux, de l'adopter au début.

M. Tardif: Et s'il n'y a pas entente, cela veut dire... Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce l'entrée en vigueur automatique?

M. Ciaccia: Je réfléchis. Non, dans ce cas-ci, ce n'est pas la même situation. Vous donnez l'exemple de la CTCUM et de la CUM. Dans ce cas-là, vous aviez une série de différentes municipalités qui ne pouvaient

pas s'entendre pour des raisons particulières à elles. Cela entraînait en vigueur automatiquement, mais ici, ce n'est pas la même chose. Vous avez les conseillers de la ville et les membres du conseil d'administration qui font partie... C'est le même organisme. Le danger de ne pas avoir une entente, c'est presque impossible. Avec qui voulez-vous qu'ils ne s'entendent pas? Avec eux-mêmes? Ils vont s'entendre,

M. Tardif: Il y a de l'opposition, des fois, dans un conseil.

M. Ciaccia: Oui, il y a de l'opposition, mais le vote va être pris majoritairement. Cinq membres, cela va trancher trois à deux.

M. Tardif: Donc, la majorité proposera l'adoption totale du budget.

M. Ciaccia: Pourquoi? Est-ce que le ministre est d'accord qu'en adoptant le budget par tranches, cela augmente les possibilités d'accroître les déficits?

M. Tardif: Pas nécessairement. Cela peut exiger des explications. Cela peut même réduire les dépenses si une des questions soulevées justement a trait à une augmentation trop forte d'un poste de crédits en particulier et qu'une partie du conseil demandait, justement, qu'il y ait une réduction des dépenses à un poste. Cela pourrait même le réduire.

M. Ciaccia: Pourquoi alors la ville aurait-elle tellement indiqué son opposition à l'article 91? Le ministre pourrait-il nous le dire?

M. Tardif: Je pense qu'il y a une chose aussi. Il faut lire l'article 91 en rapport avec les articles précédents qu'on a lus, c'est-à-dire, l'article 89. On dit que le conseil de ville de Laval peut modifier le budget. À partir du moment où ils ont la possibilité de le modifier et que cette possibilité est affirmée clairement, tout ce que cela dit c'est que si effectivement la ville de Laval voulait procéder à l'adoption du budget avant la date prévue, même si elle n'était pas d'accord avec le contenu du budget, elle peut le modifier et l'adopter. À ce moment, ce que nous faisons par cet article, c'est d'inviter les villes à se prononcer et à débattre des questions et au besoin même à modifier le budget.

Cela donne une souplesse. Remarquez que je dois concéder avec le député de Mont-Royal que la formule actuelle d'adoption automatique est simple. On débat jusqu'à un certain point. Après cela, c'est l'entrée en vigueur automatique, une espèce de guillotine. L'Opposition, en principe, vous en savez quelque chose, n'aime pas la

guillotine. Elle préfère qu'on puisse discuter un projet. C'est un peu la même chose ici. On donne au conseil le pouvoir de modifier le budget. On lui donne le pouvoir de l'adopter en tout ou en partie et d'en débattre. Je ne vois vraiment pas ici, même si cela peut supposer que la ville de Laval, à cet égard, doive se familiariser avec une technique nouvelle de l'approbation du budget.

M. Ciaccia: Le ministre nous dit qu'il n'y a pas une adoption automatique. Je sais qu'on n'est pas encore arrivé à cet article, mais à l'article 93, on dit: Si le 1er janvier, le budget de la société n'a pas été adopté, les crédits mentionnés dans le certificat du trésorier inclus dans le budget à l'étude sont réputés adoptés et entrent alors en vigueur. C'est une adoption automatique.

M. Tardif: Les crédits prévus au certificat du trésorier, parce qu'il peut y avoir des choses qui exigent automatiquement de prévoir des dépenses...

M. Ciaccia: C'est une adoption automatique.

M. Tardif: Pour des parties de dépenses, oui.

M. Ciaccia: Je ne comprends pas. Vous avez justifié l'article 91 en disant qu'il n'y a pas d'adoption automatique. S'il n'y a pas d'adoption automatique, il faut avoir le droit de l'adopter par tranches. Là on regarde à l'article 93, il y en a une adoption automatique.
(16 h 30)

M. Tardif: Les crédits mentionnés dans le certificat... C'est ce qu'on appelle les dépenses résultant presque d'ajustements mécaniques: les conventions collectives, les contrats, les obligations à rencontrer, les paiements sur les émissions d'obligations etc. font partie de ce que j'appellerais des ajustements mécaniques.

M. Ciaccia: Les crédits c'est plus que cela. Les crédits, si on retourne en arrière un peu, le certificat... Il y a un budget de présenté; le certificat des trésoriers dit: On va avoir besoin de X millions de dollars.

M. Tardif: Non, non. À l'article 86, on dit: "Le trésorier inclut également dans ce certificat les crédits nécessaires, au cours de l'année financière suivante, au paiement des obligations de la société en vertu des conventions collectives alors en vigueur ou en vertu des dispositions législatives ou réglementaires." On sait qu'il y a une convention collective négociée qui prévoit une augmentation de salaire X. Cela fait partie des dépenses qui sont, je dirais,

mécaniques.

M. Ciaccia: Je vous avais demandé pourquoi la ville de Laval avait insisté pour ne pas avoir le budget par tranches. Je ne sais pas si vous avez pu déterminer les raisons qu'elle vous avait données. Ne croyez-vous pas que ce serait un encouragement à la bonne gestion, parce que s'ils sont obligés d'adopter le budget en entier entre le 1er octobre et le 15 novembre, vous obligez effectivement vos conseils à prendre des décisions avant le 15 novembre? Si vous leur dites: Vous n'êtes pas obligé de le prendre le 15 novembre, vous pouvez retarder, les chances sont que s'il y a des petits accrochages, ce sera plus facile de remettre la chose. Peut-être que pour moi c'est cela la raison. Il ne voulait pas faciliter les retards de décision. Ils devaient se dire: on est un conseil de ville, on a des membres de notre conseil qui sont à la Société de transport de Laval, on devrait être en mesure et on veut que le gouvernement nous impose l'obligation d'adopter le budget le 15 novembre pour toute l'année et ne pas ouvrir la porte à des retards qui pourraient occasionner des budgets supplémentaires et des dépenses additionnelles. Obligez-nous à prendre nos décisions le 15 novembre. Je pense que ce serait une bonne gestion.

Je me dis que si les élus vous demandent cela, des contraintes à eux-mêmes, pour se protéger eux-mêmes et donner une meilleure gestion à la ville, je me demande pourquoi on n'accorde pas la demande des élus, parce que souvent, lorsqu'on soulève certains points le ministre nous dit: Ah, la ville a demandé cela, puis vous l'accordez. Là je vous soulève un point que la ville a demandé. Je pense que ce sont des bonnes raisons pour eux-mêmes et je ne pense pas que cela entraîne des obligations additionnelles au gouvernement. Je ne pense pas que cela fasse de différence au ministre s'il l'adopte le 15 novembre.

M. Tardif: Cela peut être aussi un solution de facilité de dire: On n'a pas le choix, la loi nous oblige, tandis que s'ils doivent continuer à discuter entre eux, je pense que cela les amène à devoir se prononcer sur les dépenses et à cet égard j'aurais compris le député de Mont-Royal qu'il nous dise: Vous voulez donner le contrôle à la STL, aux élus, mais vous gardez toutes sortes de clauses, n'est-ce pas, ou bien d'approbations automatiques ou bien de mécanismes prévus dans la loi. Là on dit: Vous êtes maîtres de la situation; vous décidez de l'approbation du budget, du quantum, vous le modifiez et vous l'adoptez quand vous êtes prêts à l'adopter. Il me semble que là, ce que le député nous propose, c'est de dire: Oups...

M. Ciaccia: Il propose seulement ce qu'ils ont demandé. S'ils vous avaient demandé ce que vous dites, je serais d'accord, mais je me dis: Si eux ont jugé de demander cela...

M. Tardif: Cela fait deux ans que cela fonctionne à la CTCUM et à la CTCRO puis il n'y a pas eu d'adoption par tranches encore.

M. Ciaccia: Alors, c'est une autre raison.

M. Saintonge: Non, mais ce n'est pas un raisonnement valable, je trouve.

M. Tardif: Bien non.

M. Saintonge: Non, mais ce n'est pas parce que... M. le Président.

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

M. Saintonge: S'il y a une disposition dans la loi et qu'on dit que cela fait deux ans que c'est là et qu'ils ne l'ont jamais adoptée, ce n'est pas grave, quand bien même elle n'est pas bonne, on sera dans la merde quand on y sera. C'est cela qu'on se dit. Ce n'est pas cela qu'il faut faire. S'il y a une disposition qui est là, il faut s'assurer qu'elle puisse rendre un service utile sinon on ne l'adopte pas. En tout cas, cela va être sur division certain. Je n'irai jamais adopter quelque chose, un principe d'un projet de loi ou un article d'un projet de loi en me disant que cela fait deux ans qu'on l'a quelque part, qu'on n'a jamais eu de problème, qu'on n'a pas eu à s'en servir. Là, on ne sait pas quand on va avoir à s'en servir de cette disposition, si elle va se rendre aux objectifs visés et va permettre de pallier une situation urgente ou nécessaire dans ce cas. Je pense que ce n'est pas un argument qui est valable pour dire qu'on va accepter un tel amendement.

M. Tardif: Une partie de l'argumentation du député de Mont-Royal disant que cela pouvait donner lieu à une non-adoption du budget, alors je réponds à cet argument en disant: L'expérience nous a démontré qu'il n'y a pas eu d'abus jusqu'à maintenant. Le deuxième élément que je voudrais souligner, c'est que la ville de Laval ne nous a pas demandé de pouvoir adopter son budget en entier lorsqu'elle serait prête. Ce qu'elle nous demande c'est le processus d'adoption automatique.

Si le député de Mont-Royal me dit: Laissons Laval et les Lavallois discuter du budget et ils l'adopteront en entier lorsqu'ils seront prêts, c'est différent que de dire: Introduisez une clause d'adoption

automatique. Pour moi, dans le principe de la responsabilisation des élus sur lequel le député de Laprairie a parlé avec beaucoup d'éloquence, il me semble que c'est tout à fait conforme. S'il me dit: Je ne veux pas qu'ils puissent adopter par tranches mais au moins qu'ils l'adoptent et qu'ils votent, ce n'est pas cela que Laval nous demandait.

M. Saintonge: Là-dessus, je suis d'accord en principe que, dans la Loi sur les cités et villes, on ait des cas, qu'on couvre l'adoption par tranches des budgets - on en a discuté à la loi 2 - je pense qu'on couvre une espèce de vide juridique. Antérieurement, lorsqu'on reste au niveau des villes, on arrivera aux commissions de transport après, on disait que les villes devaient soumettre un budget entre le 15 novembre et le 31 décembre et qu'il fallait l'adopter durant cette période. Si on ne l'adoptait pas ou s'il y avait une impossibilité de l'adopter, les municipalités s'adressaient au ministre des Affaires municipales - vous avez été ministre des Affaires municipales...

M. Tardif: Et demandaient un délai.

M. Saintonge:... et demandaient une dispense pour le reporter plus loin. Le ministre pouvait dire: Je suis bien d'accord, au lieu du 31 décembre, qu'il y a eu des élections, parce qu'il y a eu un nouveau conseil, parce que le directeur est mort et qu'on le remplace, n'importe quoi, le budget ne peut pas être adopté; on le reporte au 31 janvier. Sauf qu'on arrivait au début du mois, de janvier avec le fait que la ville devait continuer d'administrer.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Elle n'avait pas de budget et elle n'avait pas de crédits. Elle s'en allait à la banque, c'était juste une caution morale, la banque payait mais dans un vide juridique total parce que la ville n'avait même pas le droit d'engager des crédits et elle avait un crédit bancaire. Cela fait qu'avec un budget adopté par tranches, si elle couvrirait cette période... Sauf que si on regarde les dispositions adoptées pour la Loi sur les cités et villes et le Code municipal, les municipalités ont toujours l'obligation - on dit le conseil - et je cite le texte de la Loi sur les cités et villes: "Le conseil doit, durant la période allant du 15 novembre au 31 décembre, préparer et adopter le budget de la municipalité pour le prochain exercice financier et y prévoir des revenus au moins égaux aux dépenses qui y figurent." On continuait plus loin par un amendement qui est dans la nouvelle loi: "Sur preuve suffisante que la municipalité est dans l'impossibilité, en fait, de préparer, d'adopter, de mettre en vigueur ou de

transmettre son budget dans le délai le prévu, le ministre peut accorder, à cette fin, tout délai additionnel qu'il fixe. " Cela c'est pour les municipalités.

Je pense que dans la loi, si je l'interprète comme il faut, à moins que je ne me trompe - vous m'identifierez cela - il n'y a pas d'obligation d'une date précise pour la commission de transport ou la société de transport d'adopter un budget. On dit qu'elle doit préparer un budget pour l'année qui s'en vient. Je pense qu'il n'y a pas d'obligation que le budget soit adopté avant telle date. On dit: "Chaque année, la société prépare les budgets pour l'année financière suivante et le transmet au conseil de la ville de Laval avant le 1er octobre. " C'est l'article 84. L'article 85, c'est le certificat du trésorier. Ensuite, l'article 89: Le budget est soumis pour adoption à une assemblée du conseil de la ville de Laval spécialement convoquée à cette fin au plus tard le 15 novembre. Le conseil de la ville de Laval peut modifier ce budget. Cette assemblée se tiendra, en principe, au plus tard le 15 novembre: on s'en va devant le conseil de ville et il faut que le budget soit adopté mais on ne dit pas pour quand. Tout ce qu'on nous dit c'est que l'assemblée "est ajournée aussi souvent que nécessaire et il ne peut y être mis fin sans que le budget ait été adopté par le conseil de ville de Laval. " On ne prévoit pas de mécanisme, prévoyant à quel moment donné il faut que le budget soit adopté. On ajourne l'assemblée à quand? Il y a un défaut de quorum, on ne dit pas ce qui arrive.

Je vous mentionnerai que dans la loi de la Communauté régionale de l'Outaouais, à l'article 135, qui régit également le budget de la CTCRO, on dit que s'il y a un défaut de quorum, l'assemblée est reportée au jour juridique suivant. Cela n'est pas prévu dans la loi de la STL. Ce serait peut-être bon que ce soit dedans, pour uniformiser et, en plus de cela, pour prévoir que l'ajournement est au moins au jour juridique suivant. C'est une question d'urgence pour que le budget soit adopté le plus tôt possible. Mais on ne prévoit pas de date où le budget devrait être adopté.

M. Tardif: Oui, c'est cela, sauf que le député de Laprairie dit: Il n'y a pas de date pour l'adoption du budget. Je pense que la date, c'est celle du 1er janvier et l'article 93 dit: Si le 1er janvier, le budget de la société n'a pas été adopté, alors les crédits mentionnés, etc. Par ailleurs, l'article 92, également, fait état d'une adoption. Qu'est-ce qui se passe s'il n'y a pas adoption avant le 1er janvier?

On leur a donné l'option de l'adopter par crédits ou par périodes. À l'article 91, c'est par...

M. Saintonge: Mais une des dispositions...

M. Tardif:... par période, par trimestre. Dans le fond, c'est toute la flexibilité qui était imaginable.

Une voix:... ils ne sont pas obligés de l'adopter pour qu'ils les amendent.

M. Saintonge: Non, c'est ça. Ils peuvent les reporter et en discuter. Même pas finir jusqu'à minuit et leur dire...

Dans la Loi sur les cités et villes, quand on a discuté dans la loi 2... C'est de valeur, le Journal des débats n'est pas imprimé et je n'ai pas les galées. Ce serait peut-être difficile à retrouver, parce qu'on a siégé pendant je ne sais pas combien de jours. Mais je me souviens pertinemment bien que le ministre des Affaires municipales nous mentionnait que le fait que la municipalité doive adopter son budget pour le 31 décembre et que si ce n'est pas adopté pour le 31 décembre, même s'il y a des crédits provisoires qui devaient être adoptés à chaque mois, le seul fait qu'on doit demander au ministre des Affaires municipales une autorisation pour reporter la date d'adoption du budget d'un mois ou que le ministre, en analysant la situation, va dire: Je vous donne jusqu'à tel mois, si, par exemple, il dit: Au 15 janvier et au 15 janvier, ce n'est pas fait, ça prend une autre autorisation pour être légal. Cela en prend une autre après, si au 31, ce n'est pas fait, suivant les délais qu'il va donner.

Donc, ça faisait en sorte, d'après le ministre des Affaires municipales, que ça donnait une espèce d'"incentive" aux municipalités d'adopter leur budget et de ne pas se prévaloir des dispositions d'un douzième des crédits à chaque mois. Mais, dans ce sens-là, ici, on n'a rien. Autrement dit, s'il y a un problème qui se passe à Laval, au niveau du budget de la STL, je ne dis pas qu'il y en eu antérieurement ou même dans d'autres communautés de transport, mais il pourrait y en avoir un. Il faudrait prévoir les mécanismes pour faire en sorte, justement... Je ne sais pas pourquoi on ne prévoit pas, qu'il n'y a pas une permission à demander si le budget n'est pas soumis.

Remarquez que dans la CTCRO, c'est la même chose. Je ne comprends pas pourquoi. On donne l'obligation aux municipalités d'adopter un budget pour telle date, comme Laval, dans le fond, aussi curieusement que ça puisse paraître. Elles doivent être soumises aux dispositions de la Loi sur les cités et villes qui fait que le budget doit être adopté pour le 31 décembre ou soit par sa charte. Cela doit être la même chose. Toutes les municipalités, c'est comme ça. Si elles n'adoptent pas leur budget avant le 31 décembre, on les envoie demander une permission au ministre pour reporter

l'adoption du budget à plus tard.

Ici, ce n'est pas le cas. Mais c'est vrai que c'est le conseil de Laval qui va l'adopter et j'imagine qu'il faudra qu'il s'oriente un peu dans les mêmes délais qu'il va adopter son budget de la municipalité. C'est peut-être une question de fait qui va arriver, mais... En tout cas, je trouve ça un peu surprenant dans ce sens-là que la ville ait une obligation de demander un délai pour adopter son budget et que la commission de transport ou la société de transport n'ait pas une telle obligation, d'une part. Deuxièmement, il n'y a pas de date fixe pour l'adoption du budget. C'est reporté. On dit que la séance est ajournée. Cela veut dire quoi, une séance ajournée? On peut traîner ça longtemps.

M. Tardif: M. le Président, dans le but de responsabiliser les élus, on leur donne deux possibilités dans cette loi et le maximum de souplesse. Premièrement, on enlève l'obligation de demander au ministre un délai. Le député de Laprairie sait pertinemment qu'avec la pratique d'avoir des élections municipales le 1er dimanche ou le deuxième dimanche de novembre, un nouveau conseil venant d'être élu, pris avec la préparation d'un budget, de devoir le préparer avant le 31 décembre, ça pose des problèmes. Il sait pertinemment que sur 1600 municipalités au Québec, il y en a un paquet qui viennent en élection régulièrement et que ça demandait toute sortes de délais, sans compter les autres raisons invoquées, de maladie du secrétaire-trésorier et tout ce que vous voudrez. Bon, on enlève ça. (16 h 45)

Deuxièmement, on permet à la STL d'adopter son budget en entier. Troisièmement, de l'adopter par crédits ou bien par périodes de temps. On lui donne le maximum de souplesse. D'accord? Il me semble que cela s'inscrit tout à fait dans le sens d'une responsabilisation des élus décidant de discuter à fond d'une question qui aura une incidence justement sur le taux de taxation d'une municipalité, sur le niveau de service. C'est tout cela qu'on a voulu traduire de façon la plus libérale possible en permettant le maximum de souplesse à la STL. Là, ce qu'on nous dit c'est: Peut-être que vous en donnez trop, que ce serait bon qu'elle demande la permission au ministre.

M. Saintonge: Ce n'est pas ce que j'ai dit M. le Président,

M. Tardif: Oui, la permission au ministre. C'est ce que vous me dites.

M. Saintonge: Ce que j'ai dit, M. le Président, pour la compréhension du ministre: Je ne lui dis pas peut-être que c'est trop, peut-être qu'on devrait faire cela. Je dis

qu'on a des dispositions vis-à-vis un conseil municipal à Laval qui a X membres. Par les dispositions de la loi, le conseil municipal dans son entier, avec le budget de la municipalité, a une obligation juridique dans la loi de dire que le budget doit être adopté entre le 15 novembre et le 31 décembre. Si ce n'est pas adopté par le conseil municipal, vous devez demander une permission spéciale au ministre des Affaires municipales pour le reporter. C'est un point.

On a introduit, par le projet de loi 2, la possibilité d'un budget supplémentaire avec l'adoption de crédits par tranche de 1/12 à chaque début de mois. C'était le premier point. Il y a eu des discussions là-dessus et j'en ai fait référence en commission, qu'à la CTCRO dans certains cas où, justement, il y a possibilité de plus de 1/12 du budget - parce que même dans un budget municipal, quand on dit qu'au mois de janvier, on adopte 1/12 des crédits - il y a des incongruités là-dedans. Prenez par exemple, le budget de la neige. On sait bien que le budget de la neige c'est novembre, décembre, janvier, février, mars, tout au plus cinq mois. 1/12 du budget réparti sur cinq mois cela ne fait pas gros pour janvier. S'il y a eu deux tempêtes, le budget est pétié, ils ne peuvent plus rien faire. Ils sont gelés là, ils sont pris. Ce n'est pas réaliste en ce sens-là.

J'avais donné l'exemple des possibilités d'un plus grand pourcentage au lieu de 1/12 des crédits, dans certains cas, comme dans le cas de la CTCRO ou d'autres dispositions de la commission de transport. Je suis bien d'accord avec cela pour empêcher un vide juridique qui existait quand le budget n'est pas adopté au 1er janvier, qu'on est dans les airs et que la banque vient prêter sur rien. Ce que je veux dire, ce que je trouve curieux c'est que si, à Laval, au niveau de la Loi sur les cités et villes, on oblige l'adoption du budget entre le 15 novembre et le 31 décembre, la Société de transport de Laval, qui, elle, dépend du conseil de ville de Laval, qui est géré par un conseil d'administration qui contient des conseillers de la ville de Laval, dont le budget doit être approuvé et adopté par le conseil municipal, ils n'ont pas de délai pour l'adopter, ce budget-là, même pas comme, fondamentalement, le conseil de ville... Autrement dit, la STL est sur la gérance du conseil de ville. Le conseil de ville a des obligations plus onéreuses que la STL. Cela m'apparaît curieux et c'est ce que je pose comme question. Est-ce que c'est normal ou ne devrait-on pas, à tout le moins, au niveau d'un organisme qui dépend, lui, d'un organisme qui lui est supérieur, donner les mêmes obligations fondamentales, c'est-à-dire adopter un budget dans un délai fixe? Si on le fait pour le conseil de ville, l'organisme qui en dépend devrait aussi l'adopter dans un

délai fixe. À mon point de vue, je pense que c'est cela. Si ce n'est pas le cas, pourquoi? Je me pose la question et si on me donnait la réponse à savoir pourquoi, je l'apprécieraïs M. le Président.

Le Président (M. Tremblay): M. Lussier.

M. Lussier: Dans le fond, la préoccupation que vous soulevez est couverte en bonne partie par l'adoption automatique, à toutes fins utiles, des crédits prévus au certificat du trésorier. C'est la partie qu'on peut appeler obligataire ou obligatoire des engagements de la Société de transport de Laval. Ceux-là sont couverts. Le restant dans le fond, ce que dit le projet de loi, un peu à l'instar du ministre tantôt, c'est que ce sont les élus qui doivent en assumer la responsabilité tout comme ils assument les pouvoirs. S'ils préfèrent créer une crise, laisser une crise se développer soit en diminuant les services ou en faisant en sorte que...

M. Saintonge: Devant les conséquences.

M. Lussier: C'est ça et c'est là que cela se débattrait sur place parce que ce sont eux qui devront en assumer les responsabilités tout comme ils assument les pouvoirs.

M. Saintonge: D'accord. Sauf que dans la discussion, sur ce que je disais tantôt, M. le Président, c'est que dans la discussion avec le ministre des Affaires municipales lors de l'étude du projet de loi 2 où justement on gardait l'obligation pour la ville de soumettre son budget pour le 31 décembre, où on gardait l'obligation pour la municipalité qui n'a pas adopté son budget à cette date-là, même s'il y a un budget provisoire, des crédits provisoires de 1/12 qui sont adoptés à chacun des mois suivants, on gardait l'obligation pour la municipalité de demander au ministre des Affaires municipales - je ne veux pas dire la permission - la possibilité d'accorder un délai additionnel, le ministre des Affaires municipales, à ma question, quand je lui ai demandé: étant donné que vous prévoyez justement un budget supplémentaire possible, l'adoption d'un crédit d'un douzième, qui en quelque sorte fait...

M. Tardif: On pourrait demander au député de Laprairie qu'on suspende.

M. Saintonge: Peut-être que je pourrais finir mon idée, M. le Président, pour le Journal des débats. J'étais en train de donner une certaine discussion...

Une voix: Il est en train de me convaincre tranquillement.

M. Saintonge:... avec le sous-ministre. Oui, mais c'est que l'obligation, disons pour la municipalité, de demander un délai au ministre des Affaires municipales suivant le ministre des Affaires municipales lui-même, faisait en sorte, justement, que la municipalité, par cette obligation, se créait une motivation à adopter son budget dans un délai plus bref, de ne pas étirer la question pendant un mois, deux mois ou trois mois. C'est évident que dans le cas présent, vous pouvez me dire que, d'après la disposition qu'on introduit, l'assemblée est ajournée aussi souvent que nécessaire, jusqu'à ce que le budget soit adopté. Cela peut avoir un certain "incentive" dans ce sens, une certaine incitation à l'adopter plus rapidement, parce que l'on va se tanner de revenir. Mais, je vous ferai remarquer que l'ajournement n'est pas au jour juridique suivant. Cela peut être dans une semaine, deux semaines, on ne le sait pas. Il n'y a pas de dispositions dans ce sens, même pour un défaut de quorum. Si vous remarquez, dans un défaut de quorum, quand on arrive à l'article 135 de la CRU, on dit, dans ce cas: "est ajourné automatiquement à 20 heures le jour juridique suivant". On ne l'a pas dans la STL. C'est une obligation qui est assez bonne, dans le fond. S'il y a un défaut de quorum, que les gens ne se présentent pas, automatiquement, c'est le lendemain. À un moment donné, les gens sont obligés de faire quelque chose, ils vont agir. Cette disposition, à mon sens, est bonne parce qu'elle va faire en sorte de motiver les gens à venir, veux ou veux pas, ils vont s'organiser pour que ceux qui ne sont pas présents viennent le lendemain, s'il y a un défaut de quorum.

Il reste une chose, M. le Président, c'est que dans le domaine municipal, avec la création des partis politiques municipaux, on a vu antérieurement, comme dans le cas de la ville de Laval, il y a eu une crise assez formidable au mois de juin dernier et à l'été au niveau du conseil de la ville de Laval. On a eu aussi un phénomène identique qui s'est présenté, pas directement au conseil, mais dans le cadre du parti politique municipal à Saint-Léonard au niveau des élections du nouveau maire, suite au décès du maire Di Ciocco, tout le phénomène des partis politiques municipaux qui se créent, avec souvent, des conseils municipaux qui peuvent se retrouver assez partagés chez leurs membres et dans certains cas, où le maire n'est pas majoritaire. Mais, si vous avez, par exemple, la possibilité et c'est une possibilité qu'il ne faut pas ignorer, qu'à Laval... 11 y a combien de conseillers municipaux à Laval?

M. Tardif: Il y en a 21.

M. Saintonge: Il y en a 21. Supposons que vous ayez un conseil municipal à Laval,

par exemple, qui comporte...

M. Tardif: 10-10.

M. Saintonge:... 10-10, plus le maire. Finalement, le maire arrive à désigner au niveau des gens à la STL plus de gens de son parti, de son côté. Il y a un budget qui s'en va au conseil municipal et là, il peut avoir des problèmes à l'adoption.

Si vous avez le cas, comme c'était arrivé à Longueuil antérieurement, avant l'élection du présent maire Finet...

M. Tardif: Mais, les membres du conseil sont élus par le conseil et non pas par le maire.

M. Saintonge: Non, je sais bien. Je veux dire... On sait ce que c'est, c'est le conseil, quand même, il ne faut pas ignorer les choses de l'Assemblée nationale. On va faire des majorités quelconques, mais on sait qu'il y a des ententes qui se font au niveau d'un conseil municipal. Le maire peut demander à son équipe de voter pour certains candidats.

Je veux revenir à cela. Je vous donne un exemple pertinent qui était arrivé là-dessus. Avant l'élection du maire actuel, à la ville de Longueuil, le maire Finet, il y avait le maire Robidas qui était là depuis longtemps, depuis une vingtaine d'années. Le maire, lors de son dernier mandat - je pense qu'il y avait 17 conseillers à Longueuil - était minoritaire dans son conseil. Si le maire est minoritaire dans son conseil, sur l'adoption de budgets qui font que ce sont des politiques administratives de la ville aux frais des citoyens qui peuvent faire en sorte de favoriser un parti politique plus qu'un autre, ceux qui ont des décisions. C'est le maire qui est directeur de la ville, ni plus ni moins, ou le premier magistrat de la ville, il peut avoir des difficultés dans l'approbation de certains budgets. On peut faire en sorte que, rendu en décembre ou en janvier, il y ait des jeux de pression politique qui se jouent là-dessus et qu'il n'est pas possible d'adopter un budget parce que la majorité est contre, n'est pas nécessairement du côté du maire et n'est peut-être pas non plus celle qui a le plus de représentants au niveau de la STL. Cela pourrait créer des problèmes d'adoption de budget. C'est une possibilité que l'on peut envisager qui peut être réelle.

M. Tardif: M. le Président, est-ce qu'on peut suspendre les articles 91, 92, 93, 94, 95 et 96 pendant que nos légistes font des recherches ici et...

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif:... on reviendra tantôt?

M. Saintonge: Si vous voulez, avant de suspendre jusqu'au moment où on reviendra avec des articles, puisque vos légistes examinent la situation, je peux vous soulever deux choses au niveau de l'article 93.

L'article 93, premier alinéa: "Si le 1er janvier, le budget de la société n'a pas été adopté, les crédits mentionnés dans le certificat du trésorier et inclus dans le budget sont réputés adoptés et entrent alors en vigueur." Je peux seulement me référer à ce moment-là pour demander l'explication de cela à la loi de la CTCRO, à l'article 135 où on dit dans un texte un peu différent: Si le 1er janvier, le budget de la commission de transport n'a pas été adopté, le quart de chacun des crédits prévus au budget de l'exercice précédent, à l'exception de ceux mentionnés au septième alinéa, est censé être adopté et entre en vigueur.

M. Tardif: Le septième alinéa, c'est quoi?

M. Saintonge: Eh bien...

M. Tardif: Ce sont les crédits faisant l'objet du certificat du trésorier, c'est-à-dire ceux découlant de l'obligation contractuelle.

M. Saintonge: Sauf que c'est le quart, M. le ministre, ce n'est pas l'ensemble des crédits.

M. Tardif: Non, non, c'est le quart des crédits, sauf ceux prévus à l'alinéa 7. Je n'ai pas devant moi le texte, mais...

M. Saintonge: On va retourner un peu, attendez un peu.

M. Tardif:... si c'est prévu à l'alinéa 7, ce doit être ceux qui sont dans le certificat du trésorier, non? Avez-vous ces textes-là ou si le texte est de l'autre bord?

M. Saintonge: Je pense que le septième alinéa c'est la présomption d'adoption et l'entrée en vigueur prévue par le sixième alinéa ne s'applique pas aux crédits prévus au budget de l'exercice précédent qui correspondent: premièrement, ceux mentionnés dans le certificat du trésorier visés à l'article 134, mais cela ne s'applique pas. La présomption de l'adoption de l'entrée en vigueur prévue par le sixième et le septième alinéas...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge:... que je viens de lire, ne s'applique pas aux crédits prévus au budget du présent exercice qui correspondent premièrement à ceux mentionnés dans le certificat du trésorier visé à l'article 134. Je pense qu'à ce moment-là ce sera le même

certificat. En tout cas, je sais que c'est d'une limpidité absolue.

M. Tardif: Les crédits prévus au certificat du trésorier qui découlent des paiements des obligations, des conventions collectives et des dispositions réglementaires législatives, en d'autres termes, qui sont ce qu'on appelle les ajustements mécaniques, cela procède. Je ne sais pas comment c'est libellé...

M. Saintonge: En tout cas, je ne sais pas mais je veux attirer l'attention parce qu'à mon point de vue, à l'article 93, il y a quelque chose qui cloche là-dedans, parce que si, le 1er janvier, le budget n'a pas été adopté, les crédits mentionnés dans le certificat du trésorier... y inclus à l'étude du budget; on se réfère à quoi? On peut remonter à...

M. Tardif: Les crédits mentionnés...

M. Saintonge: Les crédits futurs pour l'année complète qui s'en vient.

M. Lussier: C'est cela, dans le certificat du trésorier.

M. Saintonge: Ils sont dans le certificat.

M. Lussier: Ceux qui sont dans le certificat du trésorier seulement sont adoptés automatiquement, pour ainsi dire.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Quelle est l'utilité de faire adopter le quart ou les trois quarts des crédits à ce moment-là si on adopte ceux qui sont dans le certificat?

M. Tardif: Pour les dépenses autres que celles qui sont des ajustements mécaniques.

M. Saintonge: À mon point de vue, ce ne sont pas les mêmes dispositions. Je ne sais pas si cela m'apparaît plus simple, mais je ne vois pas l'utilité. Je me trompe peut-être mais je ne vois pas... À l'article 93, on fait état du certificat du trésorier: y inclus dans le budget à l'étude. On peut faire référence à ce moment-là à l'article 85 où on dit: "Au plus tard le 1er octobre, le trésorier de la société détermine, dans un certificat, les crédits qu'il estime nécessaires, au cours de l'année financière suivante, au paiement de l'intérêt..." D'accord, je pense que cela vient... Les obligations...

M. Tardif: C'est cela, ceux-là sont adoptés automatiquement.

M. Saintonge: L'entité de ces crédits.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Parce qu'ils sont déjà engagés dans les obligations antérieures de la ville.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Ce qui est exprimé de façon plus simple dans l'article 86, au lieu de procéder par exclusion, comme on l'avait avant.

M. Beaulé: Le certificat du trésorier comprend le remboursement des emprunts. À l'article 86...

M. Saintonge: Les intérêts pour les titres réunis...

Le Président (M. Beauséjour): Si vous voulez vous approcher du micro, s'il vous plaît!

M. Saintonge: "... au remboursement ou au rachat de ces titres ainsi qu'aux exigences des fonds d'amortissement de ces derniers et à toute charge relative à la dette de la société." À l'article 86...

M. Tardif: C'est cela.

M. Beaulé: Les engagements pris en vertu des conventions collectives.

M. Saintonge: D'accord.
(17 heures)

M. Beaulé: La troisième catégorie, les obligations qui découlent d'une loi ou d'un règlement. Il s'agit, par exemple, des versements pour l'assurance-chômage et la Régie des rentes.

M. Saintonge: Qui sont ajustés par rapport à ce qu'elles auront à payer durant l'année au complet par les conventions aussi, dans le fond.

M. Beaulé: Ce qui veut dire que les autres crédits, par exemple, l'achat de matériel, l'achat de fourniture...

M. Saintonge: L'ajustement de salaires.

M. Beaulé:... chez les cadres...

M. Saintonge: La prolongation du service.

M. Beaulé: La prolongation du service, ce sont tous des crédits qui ne sont pas inclus au certificat du trésorier et...

M. Tardif:... qui sont discutables.

M. Beaulé:... et qui donc n'ont pas d'entrée en vigueur automatique le 1er janvier.

M. Saintonge: Cela est dans les crédits particuliers qui sont différents des crédits prévus au certificat.

M. Beaulé: C'est exact.

M. Saintonge: Est-ce bien cela? c'est cela.

M. Beaulé: Quand on parle de l'adoption par quarts, cela se réfère à ces autres crédits.

M. Saintonge: Un quart des crédits prévus au budget, c'est dans la prévision budgétaire, donc c'est qu'il y a d'autres... On ne fonctionne pas à ce moment-là sur le budget de l'année précédente, sur le budget potentiel qu'on a déposé. Alors que dans le cas de la CTCRO, est-ce que...

M. Tardif: On ne procède pas sur l'exercice,

M. Saintonge:... ne fonctionnait pas avec les crédits de l'année antérieure?

M. Beaulé: À ma connaissance, c'est plutôt dans les ententes intermunicipales.

M. Saintonge: Quand on disait dans la Loi sur la CTCRO, à l'article 95, au 6e alinéa: "Si le 1er janvier, le budget de la communauté ou de la commission de transport n'a pas été adopté, le quart de chacun des crédits prévus au budget de l'exercice précédent, à l'exception de ceux mentionnés au 7e alinéa - et là, je pense qu'on fait référence justement dans ce cas-là, si je comprends bien, à des crédits engagés du même genre de ceux qu'on a dans le certificat du trésorier pour des obligations, des intérêts et des conventions collectives - est censé être adopté et entre en vigueur." Donc, on adopte non pas les crédits dans le budget potentiel, mais dans le budget de l'année précédente.

M. Tardif: J'ai mentionné cela à l'article 83, M. le Président, que le paiement des déficits d'exploitation de la société pour l'année financière couverte par le budget, y compris ceux résultant etc. qu'au lieu de procéder sur la base ou l'exercice ou du bilan financier de l'année antérieure, c'est dorénavant sur la base du budget.

M. Saintonge: Cela introduit une disposition différente par rapport à ce qui existe. Je ne veux pas être pointilleux, mais

si je comprends bien la loi, dans la CTCRO, on va adopter le quart des crédits provisoirement quelque chose comme cela, sur la base du budget précédent. Le quart de chacun des crédits prévus au budget de l'exercice précédent, tandis que dans la loi de la STL, on s'en tient au budget projeté qui n'est pas adopté.

M. Beaulé: Oui, c'est qu'il y a un élément pénalisant dans la formulation de la CTCRO.

M. Tardif: Si le budget de l'année dernière ne comportait pas, pour toutes sortes de raisons, de paiements d'intérêt sur des emprunts venant à terme ou d'augmentation dans la convention collective au même niveau, la seule tranche des crédits qui était adoptée automatiquement était basée sur l'ancien exercice financier. Or, on sait pertinemment que c'était, comme on dit, une espèce de pénalité qui était introduite. On ne permettait pas l'adoption par tranches sur la base du budget de l'année en cours qui, elle, pouvait comporter de augmentations même sur la partie automatique des dépenses. Là maintenant, on le permet.

M. Saintonge: La partie automatique des dépenses est couverte par le fait que les crédits ont été adoptés par l'article 93. 1. D'un autre côté, en faisant cela, la possibilité d'avoir l'adoption de crédits temporaires ou de crédits partiels, un quart de crédits ou les trois quarts, selon les cas, si vous vous êtes basé - c'était un argument que le ministre actuel des Affaires municipales mentionnait dans les discussions que nous avons eues antérieurement - sur un budget d'une année antérieure, il est évident que, normalement, il peut y avoir une progression de dépenses. Si vous alliez là-dessus, cela obligeait, d'une certaine façon, cela amenait, encore une fois, ce que je disais tantôt, une incitation au conseil d'administration ou même au conseil municipal d'adopter le budget, parce qu'on fonctionne à taux réduit et les gens vont dire: Il y a des augmentations de crédits, on n'est pas pour faire les fous, il faut s'entendre, il faut vérifier cela. Mais si vous allez sur le budget préparé et vous adoptez des crédits partiels dans ce sens, c'est que vous avez carrément, à ce moment, pratiquement, à mon point de vue, le même effet que de dire que c'est l'entrée automatique du budget parce que là, vous fonctionnez sur un budget. Quel est l'intérêt de dire qu'on va attendre parce le budget n'est pas adopté et qu'on est contre et c'est trop élevé? Attendez un, deux ou trois mais, cela va s'adopter. Quand même vous allez avoir le même effet.

À supposer qu'en théorie, vous êtes limités, vous êtes rendus au mois d'octobre,

au mois de novembre prochain et que ce n'est pas adopté, vous avez des réunions qui sont reportées tous les jours, toutes les semaines, tous les mois, je ne sais pas, mais vous allez finalement avoir réussi, avec votre budget que le conseil n'approuvait pas, à le faire entrer en vigueur de force, par les adoptions provisoires des crédits.

M. Tardif: M. le Président, de toute façon, depuis la réforme de la fiscalité municipale et surtout en raison de la forte poussée inflationniste des années 1981-1982, ce serait complètement irréaliste de se baser sur les exercices financiers antérieurs pour l'adoption du budget et même actuellement à la ville de Laval, même si on parlait de paiement du déficit sur la base du budget antérieur, c'est sur la base du budget de l'année courante que ces montants étaient payés ou calculés.

M. Saintonge: Même à cela, cela ne règle pas le problème des gens de la ville de Laval qui nous ont dit qu'ils étaient contre l'adoption - et l'opposition - de l'adoption du budget par quarts.

M. Tardif: Les gens de la ville de Laval ne sont pas du tout contre le fait qu'on se serve de l'exercice courant comme base plutôt que l'exercice antérieur.

M. Saintonge: Je suis d'accord avec vous mais, ils sont même contre l'adoption d'un quart de crédits, que cela ait pu être basé sur l'exercice précédent ou l'exercice courant ou la projection pour l'exercice courant.

M. Tardif: C'est cela. Ce sont deux choses distinctes. M. le Président, pendant qu'il y a des vérifications qui se font avec les affaires municipales, j'ai demandé que les articles 91 à 96 inclusivement soient suspendus.

M. Saintonge: D'accord. Cependant, juste un dernier point là-dessus, parce que je ne veux pas qu'on me dise qu'après, si on revient...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que c'est sur...

M. Saintonge: C'est là-dessus. Je vais vous donner un autre exemple. J'ai dit tantôt que j'avais deux points à souligner. L'article 93, paragraphe 2: "L'adoption, après le 1er janvier, du budget ou de l'un de ses crédits conformément à l'article 92 a un effet rétroactif à cette date." Vous vérifierez, vous demanderez à vos légistes de vérifier attentivement avec le ministère des Affaires municipales, parce que dans le projet de loi 2, ce paragraphe qui se retrouvait à

différents articles - et je peux vous donner une référence à l'article 21 - suivant la commission, cet article a été abrogé, a été enlevé. Je ne sais pas pour quelle technicité, mais les juristes ont dit: Cela ne peut pas être adopté comme tel et cela n'ajoutait rien à toute la situation. Cela a été enlevé. Alors, sûrement que vous devrez l'enlever ici puisque dans tous les autres cas, dans le projet de loi 2, cela a été enlevé.

Je vous dirai seulement, cependant, avec vos vérifications aussi pour le premier point, en finissant ce que j'avais soulevé tantôt, revenir au budget précédent ou au budget projeté pour l'année courante. Si vous faites cela, on change tout le principe de ce qui existe actuellement, ce qui a été accordé par le ministère des Affaires municipales même dans le cas de la Loi sur les cités et villes ou adopté tout récemment, qui n'est même pas en vigueur, on dit: "Lorsque que le 1er janvier le budget n'est pas adopté le douzième de chacun des crédits est prévu au budget de l'exercice précédent est censé adopté". On ne fait pas référence au budget présenté pour l'année qui vient, mais on va toujours sur les crédits de l'exercice financier précédent. Dans votre cas, ici à la ville de Laval, vous seriez, par une telle disposition, à la Commission de transport de Laval au contraire, de ce que le conseil doit faire, en vertu de la Loi sur les cités et villes, au contraire de ce que probablement les communautés doivent également faire et les municipalités également doivent faire, suivant les dispositions adoptées tout récemment - et non même pas encore en vigueur - avec la loi 2.

Le Président (M. Beauséjour): Les articles 91 à 96 inclusivement sont suspendus. J'appelle l'article 97.

M. Ciaccia: Peut-être que le ministre pourrait nous expliquer ce qu'il prévoit exactement avec l'article 97? Quelle est son intention? Est-ce que le conseil de ville va dire d'avance: Vous pouvez effectuer un virement de fonds jusqu'à X \$, jusqu'à 2 000 000 \$, 5 000 000 \$? Comment est-ce que cela va s'effectuer?

M. Tardif: Ce texte reprend certaines des dispositions du texte actuel. On dit dans le texte actuel de la Loi sur la CTL que "tout virement de fonds de la commission requiert l'approbation du conseil. Ce dernier peut déléguer au comité exécutif, par règlement, l'approbation de tout virement de fonds de la commission en-deçà d'un montant à déterminer par ce règlement".

M. Ciaccia: Par le conseil exécutif?

M. Tardif: C'est ça. Donc, à l'article 97, on permet donc ces virements de fonds

jusqu'à concurrence d'un montant à déterminer par règlement du conseil. Si le conseil dit: Pour les virements de fonds en-deçà de 50 000 \$, allez-y, au dessus de 50 000 \$, vous viendrez nous voir, c'est ce que cela veut dire.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 97 est-il adopté?

M. Saintonge: Un instant, M. le Président. Si on peut réfléchir à ce que le ministre nous dit, on n'est pas des robots. Combien le budget? Avez-vous une idée du budget?

M. Tardif: De 40 000 000 \$.

M. Saintonge: De 40 000 000 \$ pour la STL, la CTL auparavant et maintenant la STL.

M. Tardif: Pour la STL, oui.

M. Ciaccia: Selon l'exemple que vous avez donné, le virement de fonds sera-t-il fait de 50 000 \$ à la fois ou est-ce un montant global? Comment l'envisagez-vous?

M. Tardif: Cela peut être un règlement du conseil de ville de Laval qui dit que tout virement de fonds à l'intérieur ou en-deçà d'un certain montant... Bon, s'il déterminait que c'est un montant de 50 000 \$...

M. Saintonge: Ce sera déterminé par le conseil.

M. Tardif:... du poste d'achat d'abribus au poste d'achat de pneus, on ne veut pas les voir. Mais, au-dessus de cela, vous viendrez nous voir avant d'effectuer des virements d'un poste à l'autre.

M. Saintonge: C'est une souplesse administrative plus grande.

M. Tardif: C'est ça. D'accord.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 98?

M. Tardif: Cela reprend substantiellement les dispositions de la loi actuelle.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 99?

M. Tardif: Encore là, cela reprend substantiellement la loi actuelle.

M. Saintonge: Oui, mais sous réserve de l'article 94 sur le budget supplémentaire.

M. Tardif: Oui, actuellement, c'était sous réserve de l'article 86.

M. Saintonge: Oui, d'accord. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 100?

M. Ciaccia: L'article 100 est bon.

M. Saintonge: Oui, sous réserve de l'article 79, c'est ce qui est suspendu.

M. Tardif: Force majeure.

M. Saintonge: Oui, cela a été suspendu.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: Sous réserve de cela, parfait.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 79 est suspendu...

M. Saintonge: Non, ce n'est pas grave, M. le Président.

M. Tardif: Oui, d'accord, mais ce n'est pas grave.

M. Saintonge: C'est que dans les cas d'exception, on dit, parce qu'il y a une urgence, il est bien sûr qu'il ne peut pas émettre un certificat pour une urgence.

M. Tardif: C'était seulement pour savoir qui allait faire la dépense. Serait-ce le D. G. ou le conseil?

M. Saintonge: Oui, mais il est sûr qu'à l'article 100, quand on dit sous réserve de l'article 79...

M. Tardif: C'est ça. Cela ne changera pas l'article 100.

M. Saintonge: C'est ça. On n'est pas pour lui demander non plus de tester la disponibilité d'un crédit requis à cette fin, s'il y a une urgence.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: On va courir les papiers là, puis c'est vrai.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 100 est adopté. Article 101?

M. Tardif: Cela reprend le texte actuel mais cela tient compte des amendements apportés par la loi 2, où c'est l'autorisation du ministre plutôt que celle de la Commission municipale. Il y a le terme de 30 ans qui est nouveau.

M. Saintonge: Au lieu de 30 ans.

M. Tardif: C'est ça.
(17 h 15)

M. Ciaccia: Je veux seulement souligner que je pense que le débat de fond a déjà été fait sur la loi des Affaires municipales, la loi 2, mais les mêmes objections demeurent quant à l'approbation par le ministre. Cela ouvre toujours la porte à des approbations de genre politique plutôt que d'amener une approbation... Je ne parle pas du ministre actuel; lui ne prendrait jamais une décision politique. Je parle de la possibilité que d'autres ministres...

M. Tardif: Je regrette, j'ai été ministre des Affaires municipales...

M. Ciaccia: Attendez, laissez-moi finir. Vous anticipez, je vous ai jeté des fleurs, là, je vais prendre le pot.

M. Tardif: Ce sont les considérations politiques que je n'apprécie pas.

M. Ciaccia: Non, mais ce sont encore des approbations pour la Commission municipale. Si celle-ci ne fonctionnait pas comme elle devait, on aurait pu apporter des modifications. C'est un pouvoir qui devrait être apolitique. Je comprends qu'on ne veut pas refaire le débat de fond, mais je veux seulement enregistrer mes objections au terme de ces approbations par le ministre.

M. Tardif: M. le Président, je veux juste dire ceci. Comme ministre des Affaires municipales pendant quatre ans, je ne me souviens pas d'avoir refusé un emprunt à une municipalité qui n'ait pas été appuyé par une analyse de la direction financière du ministère. Et même, c'était un mythe de croire que l'approbation se faisait par la Commission municipale: elle ne faisait que sanctifier l'opération, puisque toute l'analyse financière, la capacité de la ville de faire face à ses obligations, c'était fait par la direction générale du ministère. C'est le ministère qui avait en main toutes les données sur l'ensemble des emprunts contractés ou même des règlements adoptés, mais non négociés, et tout ça se faisait par le ministère.

M. Saintonge: M. le Président, je ne veux pas ouvrir le débat et partir sur une ballonne pendant longtemps, mais on nous a dit, concernant le rôle de la Commission

municipale... Si j'écoutais le ministre, je serais porté à penser que la Commission municipale est un "rubber-stamp". Je comprends que la municipalité qui adopte un règlement d'emprunt doit le soumettre et au ministre des Affaires municipales et à la Commission municipale. Ce sont deux lettres qui partent avec chacune une copie du règlement. On m'a dit que ça arrivait au ministère des Affaires municipales qui, à ce moment-là, l'envoyait à sa direction financière et à son contentieux. Les deux l'analysaient, soumettaient un rapport. Puis, cela allait à la Commission municipale qui examinait le rapport de la direction financière et du contentieux pour savoir si c'était conforme aux normes internes que le ministère avait établies.

La Commission municipale, après une certaine analyse - à ma connaissance, elle a toujours fait une certaine analyse de ces règlements - approuvait le règlement. Quand l'approbation de la Commission municipale était signée et arrivait au ministère, le sous-ministre signait au nom du ministre. Le sous-ministre, d'après ce qu'on m'a confirmé, a toujours signé son approbation après que la Commission municipale l'eût donnée. En conséquence, il y avait quand même un certain point d'accord; la Commission municipale, j'imagine, devait faire un certain travail et le sous-ministre, à tout le moins, attendait que la Commission municipale ait approuvé avant de signer lui-même au nom du ministre.

Je pense que ce qu'on avait débattu dans ce sens, c'est qu'une espèce de connotation politique peut être rattachée à l'approbation d'un règlement d'emprunt. C'est ce qu'on veut éviter. Vous semblez sceptique, mais je peux vous dire qu'il y a certains exemples issus du milieu municipal. Vous avez été ministre des Affaires municipales, peut-être n'avez-vous pas été critique de l'Opposition antérieurement à ça; vous auriez peut-être compris certains autres facteurs. Combien de fois les municipalités, par exemple... Juste un exemple pertinent, sans entrer dans le débat de fond de la loi 38: à l'époque de la loi 38, quand les municipalités, les unions étaient contre, elles envoyaient des résolutions qu'on citait ici en Chambre. On a certaines municipalités qui nous envoyaient des résolutions. Des conseils municipaux pouvaient communiquer avec nous, en l'occurrence avec moi comme porte-parole des Affaires municipales, et on me disait: On est contre cela, il faut bloquer cela. C'est parfait; envoyez-moi une résolution. Le villes disaient: Oui, mais nous avons un règlement d'emprunt au ministère et nous ne voudrions pas qu'il soit bloqué parce que cela va nous faire des problèmes, des discussions et cela sera reporté dans le temps. C'est ce que le monde municipal nous disait. Autre exemple: J'ai un règlement à

soumettre concernant tel point particulier. J'ai un bill privé qui s'en vient et je ne veux rien faire, je ne veux pas indisposer le ministre. Vous avez été ministre des Affaires municipales et vous savez que le milieu est assez volatile et chatouilleux là-dessus.

C'est dans ce sens que nous avons mentionné, lors de l'étude du projet de loi 2, en commission parlementaire et dans le discours sur le principe en Chambre, qu'il nous serait apparu plus valable, en tout cas, que la Commission municipale conserve l'approbation de ces règlements d'emprunt au lieu du ministre pour éviter cette espèce de connotation politique. Ceci est un point.

Le deuxième point qui était peut-être même avant le premier, c'est que la Commission municipale dont la création remontait à 1928 ou 1933 - je ne me souviens pas de la date exacte, mais je pense que c'est en 1933 ou 1928, à peu près dans ce temps - avait été créée justement dans le but d'être une espèce de chien de garde au niveau des règlements d'emprunt et de contrôler cet élément. C'était la vocation première de la Commission municipale. Dans le temps, on a modifié la vocation de la Commission municipale pour donner plus de pouvoirs quasi judiciaires. Aujourd'hui, on se retrouve avec deux pouvoirs d'intervention de la Commission municipale: au niveau de l'approbation de tout règlement d'emprunt ou d'obligation financière des villes et comme pouvoir quasi judiciaire.

À ce moment, évidemment, elle a deux possibilités, deux grands champs d'action. On enlève carrément celui de l'approbation financière, curieusement pariant, qui était celui pour lequel la Commission municipale avait été créée à son origine, en 1928. On modifie complètement la vocation de la Commission municipale pour la transférer carrément au niveau du ministre et de son ministère. C'est dans ce sens qu'on nous disait que l'impact politique peut davantage jouer et qu'il nous serait apparu davantage utile que l'approbation de la commission soit conservée, d'autant plus que dans les milieux financiers et dans le public en général le rôle de la Commission municipale, en ce sens, était reconnu d'une façon assez exceptionnelle.

M. Tardif: Alors, ce sera adopté sur division, je présume.

M. Saintonge: Je vous dirai également... Vous avez ouvert la porte; je veux quand même mettre des précisions.

M. Tardif: Non, non, ce n'est pas moi qui ai ouvert la porte. C'est lui qui a parlé d'approbation politique. Ne charriions pas.

M. Saintonge: Je vous dis quand même, pour terminer, que dans les autres provinces

canadiennes...

M. Tardif: "Enough is enough".

M. Saintonge:... le rôle de la Commission municipale qui est exercé par une commission semblable est maintenu aussi.

M. Tardif: Bien. Bravo!

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 101 est adopté?

M. Ciaccia: Une question au ministre. Pourquoi avez-vous mis une limite au terme de ces emprunts: ils ne peuvent excéder 30 ans plutôt que 50 ans?

Le Président (M. Beauséjour): M. le sous-ministre.

M. Lussier: C'est à la demande même de la ville de Laval. Cela semble un peu plus réaliste par rapport à ce qui se passe sur les marchés financiers.

M. Saintonge: À la Commission municipale, je pense, vous avez aussi des délais d'emprunt qui étaient moindres. Même dans les cas qui étaient supplémentaires, on avait réduit les possibilités d'emprunt des villes excédant rarement 20 ans. C'est simplement une adjudication par rapport à ce qui existe actuellement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: On va l'adopter, M. le Président, mais sur division pour les motifs que j'ai énoncés un peu et que mon confrère avait soulignés antérieurement. Ainsi, on sera conséquents avec ce qu'on a fait dans la loi 2.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté sur division. Article 102.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 103.

M. Tardif: Le texte est rajeuni, mais c'est substantiellement la même chose que la loi actuelle.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 104.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: On peut bien l'adopter, M. le Président...

M. Tardif: C'est la même chose.

M. Saintonge:... comme je l'ai déjà dit, c'est quasiment un acte de foi parce que je ne sais pas, dans le cadre actuel, en quoi les articles 7 et 8 et les sections V à X et XII de la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux et scolaires s'appliquent à la société. Cela se réfère à quoi? Je n'ai aucune espèce d'idée.

M. Tardif: Nos légistes sont en tram d'écrire, dans le fond.

M. Saintonge: Est-ce que c'étaient des dispositions qui existaient antérieurement dans la loi de la CIL?

M. Tardif: C'est cela. À l'heure actuelle, on dit: "Les dispositions de l'article 7 et les sections V à X de la Loi sur les dettes et emprunts municipaux et scolaires, etc., s'appliquent à la commission". On dira ici: "S'appliquent à la société compte tenu des adaptations nécessaires".

M. Saintonge: Cela ne correspond pas à des dispositions qui ont été abrogées non plus, j'imagine.

M. Tardif: Cela reprend... C'est quoi, ça? Les articles 7 et 8 et les sections V à X et XII de la Loi sur les dettes et emprunts municipaux.

M. Saintonge: Je donnerais seulement un petit exemple, M. le Président. On rajoute l'article 8 qui n'était pas dans l'ancienne loi. Les sections V à X de l'ancienne loi... Maintenant, ce sont les sections V à X et XII. Il y a des modifications. Je ne sais pas quelle en est la teneur.

M. Tardif: Je ne sais pas. Je vais vous dire ça. L'article 7 dit: "Les deniers provenant d'un emprunt contracté, par émission d'obligations ou autrement, par toute municipalité constituée en corporation par une loi spéciale ou en vertu d'une loi générale, doivent être exclusivement appliqués aux fins auxquelles ils sont destinés, pourvu toutefois que, s'ils excèdent le montant requis pour ces fins, l'excédent puisse être appliqué à d'autres fins spécifiées dans un règlement subséquent du conseil, approuvé de la même manière..." Bon.

L'article 8: "Application de l'excédent à d'autres fins. Cependant, si l'excédent ne dépasse pas 10 000 \$, il peut être appliqué à d'autres fins spéciales spécifiées dans un règlement subséquent du conseil, qui ne requiert etc..."

Donc, c'est l'appropriation des sommes empruntées aux fins auxquelles elles ont été... Les articles 7 et 8, dans le texte

proposé, remplaçaient les dispositions de l'article 7 et des sections V à X de la Loi sur les dettes... Alors, là, c'est quoi ça?

M. Saintonge: La section XII, là...

M. Ciaccia: Qu'est-ce que la section XII?

M. Tardif: C'est à cause de la refonte des lois. Le contenu est le même.

M. Saintonge: À cause des modifications qu'on a faites.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: On a scindé des articles, à ce moment-là...

Une voix: Oui.

M. Saintonge: On en avait seulement un. Maintenant, on en a deux et on rajoute une section. Mais dans la refonte, si on rajoute une section complète...

M. Tardif: Section XII, qu'est-ce que cela dit, madame? La section XII a un article. "Nonobstant toute disposition contraire contenue dans une charte de cité ou de ville, le paragraphe 2 de l'article 567 de la Loi sur les cités et villes s'applique à toutes les municipalités de cité et de ville du Québec, à l'exception de celles dont la charte accorde des pouvoirs plus étendus que ceux qui sont accordés par ledit article". Alors, ce sont des emprunts. Le titre de la section, c'est "Des emprunts par billets par des municipalités de cité et de ville".

M. Saintonge: On se réfère à l'article 567, paragraphe 2. D'accord.

M. Ciaccia: L'article 567 vous réfère à d'autres, mais on ne va pas être ici toute la nuit!

M. Saintonge: C'est la complexité des lois...

M. Tardif: Il faut que les avocats gagnent leur vie.

Une voix: Il faut avoir un peu la foi.

M. Saintonge: Oui, c'est ça. J'ai fait un acte de foi, à un moment donné, sur la loi 2. Je ne sais pas ce que cela a donné. Il y avait tellement de dispositions. Je pense que le député de Groulx peut s'en souvenir. Je pense qu'il y avait cinq lignes où on nous référerait à des paragraphes, des articles, etc. On ne savait pas ce que c'était.

M. Ciaccia: Disons qu'on l'a adopté.

M. Saintonge: Adoptons-le.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 104 est adopté. Article 105?

M. Tardif: Cela reprend à peu près textuellement le même...

Le Président (M. Beauséjour): L'article 105 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 106?

M. Tardif: Même chose.

M. Saintonge: La ville de Laval devient la caution pour la société de transport, au fond, pour toutes ses dettes. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 107?

M. Ciaccia: Ah! Ce n'est plus le secrétaire, c'est le trésorier qui signe. (17 h 30)

M. Tardif: En fait, les articles 107, 108 et 109 étaient auparavant contenus dans les articles 97 et 98. C'est au même effet, à toutes fins utiles.

M. Ciaccia: Le seul changement, c'est la signature du président ou du trésorier plutôt que celle de la secrétaire.

Le Président (M. Beauséjour): Est-il adopté?

M. Tardif: Les articles 107, 108 et 109, c'est la même chose.

M. Saintonge: Adopté, M. le Président. C'est ici qu'on prévoit la nomination d'un trésorier, par la loi. Effectivement, à l'article 42, on prévoit la nomination d'un trésorier.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: L'article 108 est adopté,

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce qu'il est adopté? Adopté. L'article 109.

M. Saintonge: Un instant!

M. Ciaccia: Attendez.

M. Saintonge: D'accord, adopté.

M. Tardif: C'était contenu dans les articles 97 et 98 avant. C'est le fac-similé de la signature.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 109 est adopté. L'article 110?

Programme d'immobilisation

M. Tardif: Alors, c'est l'adoption du programme triennal d'immobilisation.

M. Saintonge: Est-ce que l'article 109 est adopté?

M. Tardif: Oui, on est rendu à l'article 110.

M. Saintonge: Je m'excuse.

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

M. Tardif: L'article 110 a des dispositions que l'on retrouve dans les corporations, dans les commissions de transport concernant les programmes triennaux d'immobilisation.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 111.

M. Tardif: Procédure standard aussi utilisée par la CTCUM.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 112.

M. Tardif: Il y a un papillon à l'article 112.

Alors, on ajoute un paragraphe. Il est proposé, M. le Président, de modifier l'article 112 du projet de loi par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants: "Le ministre des Affaires municipales peut, par arrêté, exiger que la transmission de ce programme se fasse au moyen du formulaire qu'il fournit à cette fin".

C'est la même chose, non.

Et deuxième paragraphe: "Il peut aussi obliger le conseil d'administration à lui fournir des informations sur ce programme qui ne sont pas prévues à l'article 111"-

M. Ciaccia: Vous ajoutez que cela doit se faire par formulaire.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Par arrêté en conseil, c'est le nouveau terme qu'on emploie dans la langue française.

M. Tardif: Un arrêté ministériel.

M. Saintonge: Un arrêté ministériel. Cela ne serait pas bon de dire par arrêté ministériel?

M. Tardif: Mais non, pourquoi? C'est le ministre...

M. Saintonge: Cela pourrait être quand même par arrêté en conseil, mais cela serait le gouvernement.

M. Tardif: Le ministre se conseille tout seul.

M. Saintonge: Je pense que c'est la première fois que je vois cela. Normalement, dans... non? J'avais toujours, il me semble, vu arrêté ministériel ou arrêté en conseil.

M. Tardif: En conseil, oui, pour tout le Conseil des ministres.

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

M. Ciaccia: L'article 112, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement est adopté?

M. Ciaccia: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 112 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 113?

M. Saintonge: Est-ce que l'article 113 est conforme à ce qu'on retrouve dans d'autres dispositions légales?

M. Tardif: Excusez-moi.

M. Saintonge: Est-ce que l'article 113 est conforme à des dispositions qu'on retrouve dans d'autres textes de loi pour les commissions? Parce que ça paraît curieux. D'un côté, on dit: "Nul emprunt ou engagement de crédit ayant pour objet le financement de dépenses en immobilisations ne peut valablement être décrété s'il n'est pas conforme au programme des immobilisations en vigueur". Il ne peut pas être valablement décrété. "Toutefois, l'emprunt ayant été prévu conformément à l'article 101 est réputé décrété en conformité avec le programme".

Là, valablement, il ne peut pas l'être, mais s'il y a eu un emprunt...

M. Tardif: Il est valide.

M. Saintonge:... il est en conformité

avec le programme, il est déclaré valide.

Une voix: Est-ce qu'il a des ambiguïtés, des contradictions?

M. Tardif: M. le sous-ministre...

Une voix: Moi, je retrouve ça ailleurs.

M. Saintonge: Vous trouvez ça simple?

Une voix: On retrouve ça ailleurs.

M. Tardif: On me dit que de telles dispositions existent dans les lois des autres commissions de transport concernant les programmes triennaux d'immobilisation. Toutefois, j'essaie de voir la référence à l'article 101: "Toutefois l'emprunt ayant été prévu conformément à l'article 101 est réputé décrété en conformité avec ce programme."

M. Saintonge: Est-ce qu'il y a une sanction au paragraphe 1 si, par exemple, on veut décréter un emprunt qui ne serait pas conforme au programme des immobilisations?

M. Tardif: La sanction, mon cher, c'est que le ministère des Transports assume 75% des dépenses d'immobilisation.

M. Saintonge: Oui, mais ça vous préoccupe, s'il y a une sanction ou pas.

M. Tardif: Bien oui, justement, je ne paie pas. C'est clair.

M. Saintonge: Si l'emprunt, ayant été approuvé conformément à l'article 101, est réputé décrété en conformité avec le programme, il n'y a plus de choix, vous devez le payer.

M. Ciaccia: Si l'article 101 n'est pas conforme, quelle est la sanction?

M. Tardif: Ce sont les mêmes dispositions que dans les autres villes.

M. Saintonge: Je suis d'accord que ce sont les mêmes dispositions, mais je me pose la question. C'est la première fois que j'ai l'occasion d'en discuter. Je le vois, là. Je me dis: À ce moment-là, s'il y avait une contravention à l'article 113, par l'article 2 invalidé, si le règlement d'emprunt a été approuvé par l'article 101...

M. Tardif: Cela suppose que le ministre des Affaires municipales, avant d'approuver un emprunt d'une commission de transport ou d'une société de transport, va s'enquérir auprès de son collègue, qui paie 75% de la facture, à savoir s'il est d'accord avec la dépense.

M. Ciaccia: Pourquoi cette présomption? Vous créez une présomption. Est-ce qu'il y a une raison pour... La présomption que c'est en conformité, tout ce qui a été fait d'après l'article 101, c'est en conformité avec le programme d'immobilisation.

M. Saintonge: Je pense que, d'un autre côté, c'est valide. On dit que nul emprunt ayant pour objet le financement des dépenses en immobilisation ne peut valablement être décrété s'il n'est pas conforme au programme. Toutefois, l'emprunt qui a été approuvé conformément à l'article 101, même si cet emprunt-là...

M. Tardif: N'est pas conforme au programme triennal d'immobilisation, s'il a reçu l'aval du ministre des Affaires municipales...

M. Saintonge: Est réputé...

M. Tardif: Ce n'est pas avec la municipalité que je dois en parler, c'est avec mon collègue des Affaires municipales. C'est ça que ça veut dire, non?

M. Saintonge: Probablement. Mais, là, je vous demandais...

M. Ciaccia: Cela cause des problèmes, n'est-ce pas?

M. Saintonge: Oui. Là, je vous demandais, au niveau de l'article 1: Est-ce qu'il y a une sanction qui s'ensuit pour les membres du conseil d'administration qui auraient approuvé un tel emprunt qui serait contraire au programme d'immobilisation.

M. Ciaccia: Vous nous causez des problèmes.

M. Tardif: M. le sous-ministre.

M. Lussier: Ce que ça veut faire précisément, ça dit que les seuls emprunts qui peuvent être faits, dans le fond, sont ceux qui prévoient couvrir des dépenses prévues au programme triennal d'immobilisation. Par contre si, après approbation de l'emprunt par le conseil de la ville de Laval et le ministre des Affaires municipales, pour quelque raison que ce soit... l'emprunt est réputé correct.

M. Saintonge: C'est bon pour la sécurité des gens qui prennent des obligations municipales. Autrement, il y aurait un "mosus" de problème là. Je suis d'accord avec vous. Mais, ma question était: Étant donné qu'il ne peut valablement être décrété... Si ce n'est pas respecté et qu'on le décrétait quand même, la présomption de

l'alinéa 2 vient couvrir pour les tiers. Mais qu'est-ce qui arrive avec ceux qui auraient décrété un règlement qui ne serait pas conforme?

M. Tardif: Article 113, paragraphe 1, juste une seconde. On ne parle pas juste des emprunts, on parle des engagements de crédits.

M. Saintonge: Oui, on prenait l'exemple d'un emprunt, mais...

M. Tardif: D'accord, mais dans le cas des emprunts, on peut voir qu'il peut y avoir eu l'aval des Affaires municipales, mais dans le cas des engagements de crédits payés à même un surplus courant ou des choses comme celles-là...

M. Ciaccia: À l'article 101, vous auriez dû ajouter: Le ministre des Transports. Ils vont se consulter, quand même.

M. Tardif: Le minimum de contraintes.

Une voix: Les engagements financiers sont sous la responsabilité des Affaires municipales. C'est conforme dans toute la loi.

M. Saintonge: La seule exception que je connaisse c'est au niveau des immeubles industriels et commerciaux où on a gardé l'approbation du ministre de l'Industrie et du Commerce. Je ne sais plus pourquoi, mais j'ai posé la question et on ne m'a pas répondu. On m'a dit: C'est parce que c'était comme cela avant. On va le maintenir.

Une voix: Si on avait su cela avant...

M. Saintonge: D'autre part, on sait que le ministre des Affaires municipales, dans son espèce de rôle d'ombudsman entre les différents ministères et les municipalités et les organismes municipaux... À ce moment-là, j' imagine que dans ce cas il va sûrement jouer d'une façon positive.

Mais il reste que la question soulevée à l'article 113, paragraphe 1, à supposer qu'il y ait un engagement de crédits qui ne serait pas conforme au programme des immobilisations, il ne serait pas valablement décrété, donc il pourrait être annulé. Dans le cas d'un règlement d'emprunt, non, si on a eu l'approbation de l'article 101.

Est-ce que, dans un cas comme celui-là, il y a une sanction autre pour ceux qui auraient approuvé un tel règlement ou un tel engagement de crédits hors du cadre du programme d'immobilisation? Il n'y a pas de sanction.

M. Lussier: Le conseil municipal en son entier approuve un emprunt, le fait valider

par le ministre des Affaires municipales et, ce faisant, cela couvre une patente où 11 contreviendrait... Il achèterait 20 autobus, par exemple. Il y a un "bargain"; il y a 20 autobus sur le marché, ils ne sont pas prévus au programme d'immobilisation et il peut les acheter pas cher. Alors, il fait un emprunt pour acheter 20 autobus pas cher, puis le conseil municipal l'approuve, le ministre des Affaires municipales approuve l'emprunt et il achète les 20 autobus.

M. Saintonge: Je comprends ce que vous voulez dire...

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge:... sauf qu'il reste quand même que, si ce n'est pas un règlement d'emprunt, si c'était simplement par un engagement de crédits qu'on faisait tel achat, cela pourrait être considéré comme annulé.

M. Lussier: On parle d'emprunt pour des engagements de crédits ayant pour objet le financement de dépenses en immobilisation.

M. Tardif: C'est cela. On peut penser que la ville, qui sait qu'il y a 75% de la note qui est soldée par le ministre des Transports, va venir nous voir.

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Je pense que...

M. Saintonge: D'accord. C'était une question d'information sur la...

Le Président (M. Beauséjour): L'article 113 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 114?

Vérification et rapport

M. Ciaccia: Oui, adopté.

M. Saintonge: C'est standard avec ce qui est adopté dans la loi 2.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: En fait, M. le Président, les articles 114 à 124 reprennent à peu près...

Pardon?

Une voix: Reprennent textuellement.

M. Tardif:... textuellement ce qui existe...

M. Saintonge: La loi 2.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 114 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 115 est adopté.

M. Tardif: C'est repris mot à mot de la loi 2.

M. Ciaccia: L'article 116.

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Il y a un papillon.

M. Tardif: À l'article 124, au lieu du 15 avril, c'est le 1er mai; sans cela, il serait rendu.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 116 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 117?

M. Saintonge: À l'article 117, M. le Président, j'ai une remarque à faire. Cela concerne le paragraphe 3 de l'alinéa en question: "Ne peuvent agir comme vérificateur de la société: 3^o "une personne qui, durant l'année financière sur laquelle porte la vérification, a, directement ou indirectement, par elle-même ou son associé, un intérêt dans un contrat avec la société ou reçoit une commission suite à un tel contrat ou tire un avantage quelconque d'un tel contrat, sauf si son rapport avec ce contrat découle de l'exercice de sa profession. " (17 h 45)

Je ne veux pas refaire le débat qu'on a fait au niveau du projet de loi 2, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales, 1984. Lors de l'étude article par article, l'Opposition a fait valoir son objection à l'article 117, au niveau du paragraphe 3, qui fait, en quelque sorte, que quelqu'un ne pourrait pas agir comme vérificateur s'il avait un autre contrat avec, par exemple, la STL dans le cas présent ou la municipalité. Dans un cas comme cela, cela fait en sorte

qu'une société de comptables qui fait de la vérification, qui pourrait donner des services à la STL ou à une municipalité, des services au niveau de l'informatique, en plus de faire la vérification, ne pourrait donner les services d'informatique; il faudrait qu'elle fasse uniquement la vérification ou, si elle donne les services d'informatique, elle ne peut pas faire la vérification. C'est une exclusion dans ce sens.

Cela m'apparaissait une exclusion qui n'avait peut-être pas sa raison d'être dans le sens que, dans certains cas, les sociétés de vérification - le ministre l'avait reconnu - ont développé, par une société adjacente à la société principale où elles sont actionnaires en grande partie, des services au niveau de la compilation de données par informatique qui peuvent être très utiles, je pense, au niveau de l'analyse de tout l'état financier d'une municipalité et, à mon point de vue, même faire épargner peut-être du temps et de l'argent aux villes. On exclut une telle possibilité à un bureau de comptables.

M. Tardif: Si son rapport avec ce contrat découle de l'exercice de sa profession.

M. Saintonge: Ce n'est même pas couvert. On l'avait demandé et cela ne couvrirait pas ce cas. On disait carrément que... C'était assez étrange parce que même le ministre des Affaires municipales disait: Même pour les comptables, dans certains cas, l'autre phase qu'on donne au niveau de l'informatisation des données est plus payante que la vérification. Il y aura un choix à faire là-dedans. Pour ces raisons, nous, au niveau de la loi 2, on l'a adopté sur division. Cette disposition... Je voulais simplement expliquer un peu la teneur de notre opposition à l'article en question et l'adopter sur division.

M. Tardif: Je prends note de cela. C'est vrai que les firmes comptables aujourd'hui peuvent offrir des services de conseillers en informatique, en gestion et tout, mais là on...

M. Saintonge: C'est une question d'intérêt. On voulait essayer d'éviter...

M. Tardif:... de coller textuellement à la loi 2.

M. Saintonge: Cela ne vient pas d'une disposition du ministre des Transports, cela vient des Affaires municipales et on voulait prévenir un conflit d'intérêts. La principale raison qu'on citait, dans ce cas, c'était le fameux conflit qui a existé avec une firme comptable qui, pour Madelipèche et la Banque Nationale, avait le même vérificateur. C'était bien différent de cela,

le même vérificateur était pour deux sociétés qui étaient en opposition parce qu'il y avait une faillite dans ce cas et la banque réclamait. Là, il y avait - évidemment, à sa face même - peut-être un certain conflit d'intérêts. Je ne veux pas me prononcer là-dessus, mais ce n'était pas dans le cas de l'article 3 qui couvrait - c'était pour cela, on me donnait l'exemple du paragraphe 3 de l'article en question - ce conflit. Ce n'est pas cela qui couvre le paragraphe 3, à mon point de vue, et on enlève une possibilité, je pense, aux municipalités et aussi même à la société de transport ou à d'autres commissions de transport - en incluant une telle impossibilité d'agir comme vérificateur - d'obtenir des services peut-être à moindre coût, dans certains cas, au niveau de la vérification éventuellement.

Je maintiens l'objection de principe qu'on a donnée là-dessus, on adopte l'article sur division.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 117 est adopté sur division. L'article 118?

M. Tardif: Reprend la loi 2.

M. Saintonge: Exactement. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 119?

M. Tardif: Même chose, M. le Président.

Le Président CM. Beauséjour: Est-ce que l'article 119 est adopté?

M. Saintonge: Juste une seconde, je pense que oui. Ce sont les dispositions de l'article 2; adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 120?

M. Tardif: Même chose, jusqu'à l'article 124; c'est la loi 2 intégralement.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 121?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 122?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 123?

M. Saintonge: La modification est du 15 avril, je pense.

Le Président (M. Beauséjour): Au 1er lire.

mai.

M. Tardif: C'est l'article 124, cela.

Le Président (M. Beauséjour): Il y aurait également l'article 123.

M. Tardif: Il y aurait l'article 123 également, je m'excuse.

M. Saintonge: On est à l'article 123, M. le Président.

M. Tardif: Oui, vous avez raison.

Le Président (M. Beauséjour): Oui.

M. Saintonge: Donc, vous avez un papillon. Avez-vous un papillon? Est-ce que c'étaient les deux cas qu'on...

M. Tardif: Alors, M. le Président, je propose de remplacer, aux articles 123 et 124, le "15 avril" par la date du "1er mai".

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que je pourrais avoir le papier?

M. Tardif: Je m'en avais qu'un, M. le Président!

M. Lussier: Cela, c'est pour l'article 124; on va vous en pondre un pour l'article 1231

M. Tardif: Est-ce que dans la loi 2 les deux articles ont été changés, les articles 123 et 124?

M. Saintonge: C'est cela qu'on essaie de trouver.

"La communauté et la commission de transport doivent transmettre, avant le 1er mai, au ministre et à chaque municipalité un rapport sommaire de leurs activités durant l'exercice précédent. Elles doivent aussi transmettre à chaque municipalité une copie de leurs états financiers et du rapport du vérificateur pour l'exercice précédent. " C'est dans le même paragraphe, donc, ce serait le même temps, ce serait la même date, le 1er mai.

M. Tardif: Le 1er mai, dans les deux cas, est-ce cela? Le 1er mai dans les deux cas, M. le Président.

Une voix: Ce n'est pas satisfaisant?

Le Président (M. Beauséjour): Non, c'est correct.

M. Tardif: C'est correct?

Le Président (M. Beauséjour): Juste à le

M. Tardif: Juste un papillon, c'est assez?

Une voix: On va en faire deux.

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement de l'article 123: Remplacer les mots "15 avril" par les mots "1er mai" à la fin du deuxième paragraphe de cet article.

M. Ciaccia: On va faire une photocopie.

Le Président (M. Beauséjour): Ah! je recommencel Remplacer dans la troisième ligne du deuxième alinéa de l'article... Cela ne marche pas.

Une voix: Bien oui.

M. Saintonge: M. le Président, je pense que je comprends. Antérieurement...

Le Président (M. Beauséjour): Un instant, je vais lire...

M. Saintonge: Ah bon!

Le Président (M. Beauséjour):... l'amendement qu'on vient de me remettre: Remplacer, dans la troisième ligne du deuxième alinéa de l'article 123 du projet de loi, le chiffre et le mot "15 avril" par "1er mai".

Une voix: C'est bien plus beau comme cela!

M. Tardif: Bravo!

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

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 123, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 124?

M. Tardif: L'article 124...

M. Saintonge: Un amendement.

M. Tardif:... même amendement, M. le Président.

M. Saintonge: Même amendement.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, l'article 124: Remplacer...

M. Saintonge: Même vote.

126... Pardon! L'article 125 adopté.

Le Président (M. Beauséjour):... à la première ligne du premier alinéa de l'article 124 du projet de loi le chiffre et le mot "15 avril" par "1er mai". Est-ce que l'amendement est adopté?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 125 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Est-ce que l'article 124, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 125?

Dispositions pénales

M. Tardif: Dispositions pénales. Cela reprend, M. le Président, les dispositions actuelles, en modifiant les mots "commission" par "société".

M. Ciaccia: Est-ce qu'actuellement il y a des dispositions pénales?

M. Tardif: C'est l'article 101 de la loi actuelle.

M. Saintonge: On parle d'écusson, de symbole graphique.

M. Tardif: L'article 126, je ne l'ai pas. Oui, oui, c'est cela. Alors, je peux vous lire l'article actuel.

M. Saintonge: Non, c'est parce que je me demandais si c'était en relation avec la Loi sur les brevets. Vous allez rire, mais dans...

M. Tardif: "Nul ne peut, sans l'autorisation de la commission, utiliser de quelque façon que ce soit le nom de la commission ou celui d'un de ses services, son écusson ou son symbole graphique."

M. Saintonge: Cela correspond, j'imagine, à ce qu'on peut accorder en exclusivité à la société ou à une municipalité, en vertu de la Loi sur les brevets. Je voulais m'assurer de cela. Au niveau de la Loi sur les brevets, pour l'utilisation d'un écusson ou d'un graphique ou d'un logo, ou de quoi que ce soit, il est prévu d'avoir un enregistrement quelconque qui se fait. Tant que l'enregistrement n'est pas fait, n'est pas protégé par la loi, on pénalise quelqu'un qui utiliserait un truc qui ne serait pas protégé. Ce serait assez aberrant.

M. Tardif: Dans le cas de l'article

M. Saintonge: Ce que je veux expliquer, M. le Président, là-dessus, après une brève discussion avec mon confrère de Mont-Royal, c'est que la Société de transport de la ville de Laval, par exemple, pourrait utiliser un écusson ou un symbole graphique qui n'aurait pas été enregistré en vertu de la Loi sur les brevets. Si vous allez, par exemple... Il peut le mettre sur le marché, l'utiliser, le produire, sans l'avoir protégé d'avance et sans avoir demandé à la commission fédérale de le protéger. À la commission fédérale, pour protéger certains symboles graphiques utilisés par des municipalités, il y a une preuve à faire que la municipalité l'utilise déjà depuis un certain temps. Là, vous pouvez arriver avec une municipalité qui fait, de bonne foi, sur le marché, un logo quelconque. Je l'ai vu pour une ville que j'avais représentée comme avocat. On garroche quelque chose sur le marché, qu'on veut utiliser aux fins de la ville et on se rend compte tout à coup que quelqu'un a un symbole pratiquement identique. Aux brevets, on nous dit: Dans un cas comme celui-là, on ne l'autorisera pas; il y a déjà une personne qui utilise un logo pratiquement semblable au vôtre. Modifiez votre logo. Ils l'ont modifié. Si Laval utilise, pendant un bout de temps, un symbole graphique ou un écusson avant de le faire enregistrer et que quelqu'un l'emploie, on dit: On vous pénalise, on vous poursuit parce que vous l'utilisez. Cela fait dix ans qu'ils l'utilisent. Laval, cela fait deux mois. On dit: Vous êtes coupable en vertu de l'article 125; cela serait curieux. Je pense que dans un cas comme celui-là, au niveau d'une sanction pénale, un juge apprécierait évidemment l'utilisation antérieure, possiblement. C'est un point que je soulève parce qu'il me vient à l'esprit.

M. Tardif: Je remercie le député de Laprairie pour cette contribution à notre compréhension de la loi des brevets et des difficultés d'application. On va inviter la ville de Laval à s'assurer qu'on reconnaisse bien ses autobus.

M. Saintonge: Ce ne sont pas les autobus, c'est le logo. Je ne vois pas breveter un autobus.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 125 est-il adopté?

M. Ciaccia: Autrement dit, de la façon dont l'article 125 est présentement rédigé, elle pourrait s'approprier le symbole graphique qui appartient à un autre.

M. Saintonge: C'est-à-dire que Laval serait soumise... C'est un danger qui pourrait arriver, mais en tout cas.

M. Tardif: D'accord, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 125, adopté. L'article 126?

M. Tardif: À l'article 126, l'amende est indexée au coût de la vie.

M. Saintonge: Oui. C'est à combien?

M. Tardif: 200 \$.

M. Saintonge: 200 \$.

M. Tardif: C'était remonté à 72 \$. C'est une simple indexation, un passage plus que du simple au double.

M. Saintonge: Ce serait adopté mais j'inviterais le ministre des Transports, dans les circonstances présentes d'indexation des amendes, de peut-être discuter avec son confrère des Affaires municipales, justement, pour qu'il fasse en sorte, suivant les demandes des villes, d'indexer, dans certains cas, les amendes au point de vue stationnement mais, surtout, des amendes au point de vue du transport de véhicules stationnés illégalement. On a des taux, actuellement, en vertu de la Loi sur les cités et villes, qui sont très minimes. Certaines municipalités nous ont dit: Indexez cela! Cela n'a pas de bon sens! Chez nous, le minimum qu'il nous en coûte pour un remorquage de véhicule, c'est 50 \$. La Loi sur les cités et villes nous permet un maximum - je ne me souviens pas - de 35 \$ ou même de 20 \$, je ne sais pas trop. La ville paie pratiquement le double. La loi n'est pas en conséquence.

Cela fait deux ans que le ministre dit: On va modifier la Loi sur les cités et villes dans ce sens. On ne l'a pas fait. Plusieurs municipalités nous ont prouvé qu'au niveau du remorquage de véhicules stationnés illégalement, les villes sont pénalisées parce que cela leur coûte le double de ce qu'elles peuvent imposer au contribuable qui est fautif.

M. Tardif: Je vais m'en informer à mon collègue.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 126 est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Comme il est 18 heures...

M. Tardif: Déjà!

Le Président (M. Beauséjour):... nous devons suspendre les travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 12)

Le Président (M. Beauséjour): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux et j'appelle l'article 127.

Une voix: On reviendra tout à l'heure. "

Le Président (M. Beauséjour): L'article 127. L'article 127 est-il adopté?

M. Saintonge: Un instant, M. le Président.

M. Tardif: Il reste 1°, 2° et 3° du premier alinéa de l'article 65. La conduite des usagers dans ou sur ses immeubles...

M. Saintonge: L'article 127, M. le Président, est-ce que... On se rend compte qu'au niveau de l'amende, la première, c'est 500 \$ et en cas de récidive, un minimum de 200 \$, maximum de 1000 \$...

M. Tardif: C'est-à-dire que le maximum est de 500 \$, ce n'est pas un minimum.

M. Saintonge: Dans un deuxième temps, il y a un minimum de 200 \$ et un maximum de 1000 \$. Est-ce que des dispositions semblables sont adoptées dans les autres lois des commissions de transport ou dans d'autres lois touchant les lois municipales? Cela devient important.

J'ai parlé cet après-midi, entre autres choses, qu'au niveau du Code municipal, dans les cas d'infractions, les municipalités ont demandé de faire des modifications par des chartes, des lois privées à certaines dispositions concernant les amendes, les stationnements, les coûts de remorquage de véhicules. Le ministre voulait garder l'uniformité partout.

M. Tardif: Le député de Laprairie nous a dit cela, cet après-midi.

M. Saintonge: Mais oui, c'est cela que je vous dis. Je répète ce que j'ai dit, cet après-midi. J'ai souligné cette chose.

M. Ciaccia: C'est le même. C'est lui, le député de Laprairie.

M. Saintonge: Je n'ai pas changé de nom, je n'ai pas changé de face. J'avais mentionné cela. Mais c'est un souci du ministre d'assurer l'uniformité et il refusait

à des municipalités, nonobstant le fait que dans certains cas, comme le remorquage, c'était plus cher, la ville payait, qu'on le modifierait éventuellement pour assurer une certaine uniformité.

Dans ce cas-là, on modifie, ce n'est pas tout à fait comme c'était avant au niveau de Laval, d'une part.

Une voix: On vérifie.

M. Tardif: On vérifie si les amendes sont "alignées". D'accord, suspendons l'article 127 pendant qu'on vérifie la teneur des amendes dans les autres... L'article 128, s'il vous plaît!

Le Président (M. Beauséjour): L'article 127 est suspendu. J'appelle l'article 128.

M. Tardif: L'article 128, c'est la juridiction de la cour; on devrait dire la compétence du tribunal, pour parler correctement.

M. Saintonge: À qui reviennent les amendes sur les poursuites?

M. Tardif: Bien, c'est à la municipalité, sur le territoire de laquelle l'affaire est jugée. Si c'est à la ville de Laval, ça revient à Laval.

M. Saintonge: Ce n'est pas à la société? Est-ce que cela lui revient dans certains cas? On sait que pour le Code de la route, les choses comme cela, les règlements d'ordre public...

M. Tardif: Pour le Code de la route, cela revient à la municipalité.

M. Saintonge: Pas toujours, pas toujours.

M. Ciaccia: Elles reviennent à la société.

M. Tardif: Plus bas, plus bas. Je m'excuse, M. le Président...

M. Saintonge: D'accord, l'article 129.

M. Tardif:... l'article 129, deuxième alinéa. Il y a un partage. Les frais sont à la municipalité et les amendes à la société...

M. Ciaccia: Les frais à la municipalité?

M. Tardif: Bien oui, elle opère, la Cour municipale.

M. Ciaccia: D'accord.

M. Saintonge: D'une façon ou d'une autre, cela reste dans le même sac.

M. Tardif: Bien!

M. Ciaccia: C'est comme le fédéral et le provincial, chacun a sa juridiction et cela marche ensemble. Vous vous êtes inspirés de la constitution canadienne pour cet article-là, non?

M. Tardif: Cela doit être cela, je ne sais pas quelle version!

Le Président (M. Beauséjour): L'article 128, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 129?

M. Tardif: Je présume que l'article 129, également, répondait à la question du député.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 129, est-il adopté?

Une voix: Adopté.

M. Tardif: L'article 130...

M. Saintonge: Juste une seconde, on va vérifier l'article 129, si vous permettez.

M. Tardif: Oui, oui.

M. Saintonge: Dans ce cas-là, on peut s'en aller, M. le ministre, et vous direz "adopté" sur toute la ligne.

M. Tardif: Qu'est-ce qu'il y a à vérifier là-dedans?

M. Saintonge: Bien je veux voir le contenu de l'article.

M. Tardif: Ah, ah, excusez! Je pensais que... Vu que cela répondait à votre question antérieure...

M. Saintonge: Je n'ai pas lu le paragraphe.

M. Tardif:... que, automatiquement...

Le Président (M. Beauséjour): Nous attendons toujours les remarques.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 130?

M. Tardif: C'est en vertu de la Loi sur les poursuites sommaires.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 131?

Dispositions générales

M. Tardif: "La Société a un intérêt suffisant..." C'est presque du mot à mot au texte actuel.

M. Ciaccia: Même avec les changements que la société a créés et.. Est-ce nécessaire d'avoir cet article?

M. Tardif: Comme la Commission des transports avait une existence juridique propre, qui lui permettait d'ester en justice et tout, c'est la même chose avec la société.

M. Ciaccia: La Commission de transport n'a plus de juridiction, ici.

M. Tardif: Pardon? Bien non, je dis de la même manière que la commission avait cet intérêt suffisant au sens de la loi, maintenant c'est la société, c'est tout.

M. Ciaccia: La Commission des transports pourrait-elle encore donner un permis sur le territoire?

M. Tardif: Enlevé. Dans la loi actuelle, cela y était. La référence est enlevée.

M. Ciaccia: Mais, s'ils ne peuvent pas donner un permis sur le territoire, comment la société pourra-t-elle intervenir pour ne pas accorder un permis?

M. Tardif: Attention, on ne parle pas du permis pour le transport en commun, je parle pour les dessertes à l'extérieur, par exemple, pour la CTL, entre Laval et d'autres municipalités au Québec.

M. Ciaccia: Si les CIT font des... Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 132.

M. Tardif: Le pouvoir du ministre d'accorder des délais.

M. Saintonge: Est-ce que la demande... Avez-vous un commentaire?

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Est-ce que la demande en question pour proroger un délai devra être effectuée avant que le délai soit expiré? Très bonne question.

M. Tardif: Et si ce n'est pas le temps...

M. Ciaccia: Parce que autrement, c'est rétroactif, autrement si quelque chose arrive...

M. Saintonge: M. le Président, c'est courant dans les lois.

M. Tardif: Comme ministre des Affaires municipales, il m'est arrivé de recevoir une demande de prolonger, de reporter la date du budget après qu'elle ait été passée, effectivement, surtout quand arrive le 31 décembre et que tu reviens au bureau le 6 janvier et que tu trouves la demande sur ton bureau. Tout cela pour dire: "Tout délai accordé par la présente loi à la société pour adopter une mesure ou pour l'accomplissement d'un acte quelconque peut être prorogé, à la demande de la société, par le ministre des Transports."

M. Ciaccia: Si, suite...

M. Tardif: Je présume, qu'en principe, la demande de délai est faite avant, mais si pour une raison ou pour une autre, la société n'avait pas pu la faire, je verrais mal le ministre qui demande une explication satisfaisante, refuser cette demande à la société. Ce n'est pas dit là.

M. Saintonge: Il peut y avoir certains délais. Ecoutez, il y en a un paquet dans la loi qui peuvent être de rigueur, d'une certaine façon, qui pourraient encourir une perte de droits, de la commission vis-à-vis de certaines personnes et à ce moment-là, s'il y a une possibilité de proroger un délai et que la municipalité vient s'y conformer ultérieurement, qu'on donne la prorogation ultérieurement - je n'ai pas d'exemple précis - cela existe.

Dans les lois, généralement, on précise souvent que la prorogation peut être demandée avant ou dans des circonstances exceptionnelles, le ministre peut accorder après la prorogation, des trucs comme cela.

M. Tardif: Actuelle?

M. Saintonge: Vous en avez des références à des circonstances exceptionnelles, à un moment donné, dans cette loi.

M. Tardif: La loi actuelle ne faisait pas une condition d'une requête a priori. La différence entre la loi actuelle et le projet de loi, c'est qu'avant cela, c'était le Conseil des ministres qui approuvait un délai, maintenant, c'est le ministre.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Cela vient simplifier les choses.

M. Ciaccia: Non, excepté une chose...

gestes...

M. Tardif: Le ministre peut agir plus vite que le Conseil des ministres.

M. Ciaccia: Excepté une chose, c'est que, quand c'est le Conseil des ministres, quand c'est le lieutenant-gouverneur en conseil, je pense que les règles actuelles sont un peu plus élaborées. Il faut démontrer un peu les raisons du délai et cela donne une protection additionnelle à ceux qui sont lésés tandis que, si c'est seulement le ministre, il y aurait peut-être moins de balises, moins de protection pour ceux qui seront peut-être affectés par l'extension du délai.

M. Tardif: M. le Président, je n'apprendrai rien au député de Mont-Royal en lui disant qu'aucun rapport ne parviendra au Conseil des ministres sans que le ministre le recommande, l'appuie et le pousse, de sorte que, là, ce que je viens de faire, c'est peut-être d'accélérer l'autorisation qui pourrait être donnée à une municipalité de retarder, de poser un geste et encore une fois, il faut que cela soit motivé. Les mêmes motifs qui justifieraient que j'envoie un mémoire au Conseil des ministres pour demander cela sont les motifs qui m'amèneront à décider.

M. Ciaccia: Ce que vous nous dites, c'est que ce que vous pouvez faire en privé, vous prendriez les mêmes règles pour justifier cela devant le Conseil des ministres. C'est nuancé, c'est un peu différent.

Une décision que vous devez prendre seul n'est pas tout à fait... Ce n'est pas dans les recours pratiques, dans les affaires pratiques.

M. Tardif: C'est bien plus vite.

M. Ciaccia: Oui, mais la vitesse n'est pas toujours le critère pour la justice. Vous avez d'autres commentaires?

M. Saintonge: Est-ce que la demande peut être faite en tout temps, même après?

M. Tardif: M. le Président, j'ai déjà le pouvoir et le ministre des Affaires municipales a déjà le pouvoir d'accorder à une municipalité un délai pour présenter son budget. Cela fait des années que c'est comme cela. Le ministre ne prolonge pas cela dans l'espace d'un an. C'est un mois. Généralement, cela n'a pas posé de problème, je pense.

M. Ciaccia: Accorder un délai pour le budget, ce n'est pas la même chose que d'accorder certains délais...

M. Tardif: Un délai pour poser les

M. Ciaccia:... tous les autres délais. Il y a certains délais qui pourraient enlever des droits à d'autres personnes.

M. Tardif: Oui, mais, M. le Président, ce n'est pas pour raccourcir un délai. Je comprendrais le député de Mont-Royal si, avant de poser un geste, la ville devait, par exemple, publier un avis de 30 jours et qu'elle demande au ministre de la dispenser de faire cette prépublication de 30 jours. Là, je serais d'accord avec lui; je risquerais de brimer les droits de quelqu'un. Ce n'est pas cela qui est en cause, ici. C'est que la ville pourrait demander de prolonger le délai. Donc, par inférence, donner plus de chance aux citoyens d'être informés. Il ne s'agit pas de raccourcir des délais, ici; c'est de les prolonger.

M. Saintonge: J'ai remarqué que le ministre avait parlé, par exemple, du budget. Si on prend le texte de la Loi sur les cités et villes, sur la question de prolonger un délai, dans le cas du budget, qui doit être normalement adopté avant le 31 décembre, il est quand même assez clair. "Le ministre peut accorder à cette fin tout délai additionnel qu'il fixe." Il semble que la demande doit être faite avant le 31 décembre. Cela me semble être le sens de l'article 474, quatrième alinéa, paragraphe trois, d'après ce que je lis.

Dans le cas présent, la question qui se pose est: Est-ce que tous les délais et les prorogations de délais peuvent arriver même après que le délai soit expiré? Vous me dites que oui, d'après ce que je peux comprendre. D'accord. On se rend compte de cette situation mais, dans certains articles de loi, à certaines époques, on mentionne clairement que la demande d'extension doit arriver avant l'expiration du délai et, si c'est après l'expiration du délai, dans des circonstances exceptionnelles, on peut l'accorder. Si vous regardez des cas de poursuites devant les tribunaux, par exemple, c'est très fréquent, au niveau des appels, entre autres. Ce sont des délais qui sont de rigueur. Je ne sais pas si ici les délais... Il faudrait analyser la loi de quelque 130 articles. Je n'ai pas eu le temps, je vous l'avoue, d'analyser tout cela en fonction des délais en question, de tous les délais qui peuvent être dans cette loi.

M. Ciaccia: Je pense que ce serait plus prudent de spécifier que tout délai peut être prolongé avant l'expiration du délai. Cela va promouvoir la bonne gestion parce qu'ils savent qu'il y a un délai. S'ils font la demande avant l'expiration, c'est parce qu'ils voient qu'ils ne peuvent pas arriver avant le délai. Comme mon collègue le dit, dans un cas exceptionnel, il va falloir qu'ils

démontrent au ministre la raison pour laquelle ils demandent l'extension après que le délai est passé...

M. Tardif: Ce n'est pas le texte actuel, M. le Président. La loi actuelle ne dit pas cela.

M. Ciaccia: Le but des lois n'est pas de répéter les textes actuels, c'est d'essayer d'améliorer des situations et d'y répondre. La Société de transport de Laval n'est pas dans un texte actuel, non plus. C'est pour cela que nous passons une loi.

M. Tardif: La commission de transport, elle, l'est. Elle pose les mêmes gestes que l'autre posait...

M. Ciaccia: Si tout était dans les textes actuels, on n'aurait pas besoin de nouvelle loi.

M. Tardif: Combien de fois cette commission de transport a-t-elle demandé au ministre et au gouvernement d'accorder les délais prévus là, en dehors de la question de budget et des programmes triennaux?

M. Lussier: Dans le cas de la CTL, à ma connaissance, aucun.

M. Tardif: Le seul cas que j'ai eu, comme ministre des Affaires municipales, c'était les budgets et les programmes triennaux d'immobilisation, de la CUM, en particulier, avec deux ans de retard, quelquefois... Une grosse année... Il y a des raisons particulières... C'est le seul cas. (20 h 30)

M. Ciaccia: C'est une suggestion que nous vous faisons, on croit que cela aurait du bon sens, que ce serait... C'est dans l'intérêt d'une meilleure gestion, pour ne pas encourager le laxisme.

M. Tardif: Cela est un des articles...

M. Ciaccia: Ce sont des administrateurs...

M. Tardif: Le député nous demandait... Cela est un des articles qui nous viennent surtout à la demande de la ville de Laval.

M. Ciaccia: Mais vous ne pouvez pas... M. le Président, excusez. Si le ministre avait accordé toutes les demandes que Laval a faites, là je pourrais accepter votre raisonnement. Mais vous ne pouvez pas rejeter, dire: Celui-là, Laval l'a demandé, je l'accorde; les autres, je ne les accorde pas. Votre argument ne tient plus.

M. Tardif: Non, mais ce n'est pas à la demande du gouvernement, ce n'est pas à la

demande du ministre. Je ne tiens pas à devoir étudier des demandes de prorogation de délai.

M. Ciaccia: Si vous avez jugé bon...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... de ne pas accorder certaines demandes, vous pourriez juger bon, non pas de ne pas accorder, mais de mettre des balises, dites Écoutez, très bien, je vais prolonger vos délais, mais faites la demande avant l'expiration.

M. Tardif: C'est en vertu des pouvoirs discrétionnaires du ministre et il en portera les conséquences s'il approuve les délais.

M. Ciaccia: Ne demandez pas aux membres de l'Opposition d'accorder plus de pouvoirs discrétionnaires au ministre qu'il n'en a déjà. Écoutez, on ne fera pas un chiard là-dessus si vous ne voulez pas le changer, bien...

M. Tardif: Bon, adopté.

M. Ciaccia: On va adopter l'article.

M. Tardif: L'article 132, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 132, adopté.

M. Ciaccia: Mais on vous aura averti.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 133?

M. Saintonge: Juste un exemple, M. le Président, quand on parle de délai. On dit: "Tout délai accordé par la présente loi à la société pour adopter une mesure ou pour l'accomplissement d'un acte...". Quand on dit que cela peut être, prorogé, à l'article 78, on dit: "La société ne peut, sans l'autorisation préalable du ministre des Transports, accorder le contrat à une autre personne que celle qui a fait, dans le délai fixé, la soumission la plus basse". À supposer qu'on accorde le contrat sans avoir eu la demande du ministre...

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge:... on arrive avec une situation de fait, on dit au ministre: Allez-vous nous accorder... On devait faire une demande dans tel délai, c'est-à-dire une autorisation préalable, allez-vous l'accorder?

M. Tardif: Bien, il m'apparaît évident que dans le cas d'une mesure semblable, qui porte à conséquence parce qu'il y a un soumissionnaire, cette permission n'a pas à

être accordée.

M. Ciaccia: Mais vous avez le droit de l'accorder. Je retire mon consentement. Sur division.

M. Tardif: Sur division.

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, l'article 132 est adopté, sur division.

M. Tardif: L'article 133.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 133?

Une voix: Adopté.

M. Tardif: Adopté?

M. Saintonge: Juste un instant.

M. Tardif: M. le député d'Argenteuil.

M. Saintonge: M. le Président, le député d'Argenteuil arrive à la commission pour certains articles pertinents, qui concerneront les services de transport qui étaient dispensés par la CTL dans le territoire du comté de ce dernier. Le député d'Argenteuil n'a pas été inscrit comme membre de la commission parlementaire. Il n'y a pas de problème à ce que le député d'Argenteuil participe à nos discussions?

M. Tardif: Absolument pas, M. le Président!

Le Président (M. Beauséjour): Cela prend le consentement des membres de la commission.

M. Saintonge: C'est cela. Est-ce qu'il y a un consentement unanime?

M. Ryan: Merci.

M. Saintonge: On vous remercie infiniment.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, il y a consentement.

M. Gagnon: À ce moment-là, M. le Président, il ne devient pas membre...

Le Président (M. Beauséjour): Non.

M. Gagnon:... il ne peut pas voter.

M. Saintonge: Non, il ne peut pas voter.

Une voix: Il participe à la discussion.

M. Saintonge: C'est juste pour apporter...

M. Ciaccia: Faire certains commentaires, donner explications.

Une voix: Voilà. Entièrement d'accord.

M. Tardif: Avec plaisir. Cela me fait plaisir, M. le député d'Argenteuil.

M. Ciaccia: Jusqu'à présent, on n'a pas voté trop souvent sur les articles.

M. Tardif: Au cas où!

M. Saintonge: J'ai remarqué, ce matin, que si on avait demandé un vote sur un article, vous auriez eu des difficultés parce qu'on avait plus de membres de ce côté-ci que de l'autre côté.

M. Tardif: Je n'en doute pas.

M. Ciaccia: Bonne précaution que vous avez prise.

M. Tardif: Alors, nous étions rendus à l'article 133.

Le Président (M. Beauséjour): Un instant, M. le ministre.

M. Tardif: Excusez.

Le Président (M. Beauséjour): Le député d'Argenteuil aurait le droit de s'exprimer, selon l'article 129.

M. Saintonge: Merci, M. le Président.

M. Ciaccia: Merci.

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

M. Ciaccia: L'article 133.

M. Tardif: Vous avez appelé l'article 133.

M. Ciaccia: On parle, à l'article 133, de décisions plutôt que de règlements ou de résolutions, ce qui est un peu plus large que la situation actuelle.

M. Tardif: "Si la Société ne prend pas une décision", oui.

M. Ciaccia: Cela veut dire que vous pourriez vous ingérer dans n'importe quoi. Une décision...

M. Tardif: Bien, une décision... Pardon?

Une voix: Prévue par la loi.

M. Tardif: Bien oui, une décision prévue par la loi. C'est-à-dire qu'il y a des choses que la société doit décider et, si elle ne le faisait pas, parmi les choses qui doivent être prises, ou bien...

M. Ciaccia: Il y a des décisions qu'elle doit prendre et il y a des décisions qu'elle peut prendre. Elle n'est pas obligée de prendre certaines décisions.

M. Tardif: Non, c'est cela. Celles qu'elle n'est pas obligée de prendre, elle ne les prend pas.

M. Ciaccia: Ce n'est pas limité seulement à certaines décisions.

M. Lussier: Excusez, M. le ministre.

M. Tardif: Oui.

M. Lussier: Ce sont des décisions imparties par la présente loi, dans le délai imparti par celle-ci. Ce sont des décisions statutaires.

M. Ciaccia: C'est toute décision.

M. Tardif: Pour laquelle un délai est fixé dans la loi qui dit que la commission ou la société doit faire telle chose dans un délai de 30 jours, ces choses-là seulement.

M. Ciaccia: Ce sont tous les pouvoirs de la société, cela.

M. Tardif: Celles qui font une obligation à la société.

M. Ciaccia: Cela veut dire que le gouvernement peut prendre toutes les décisions de la société, si elles ne sont pas prises par elle.

M. Tardif: Si la société n'agit pas, effectivement, pour maintenir le transport en commun, le gouvernement pourrait faire cela, si elle n'agissait pas.

M. Ciaccia: Alors, d'une main, vous dites que vous avez les pouvoirs...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... et puis, on enlève la supervision de la Commission des transports. C'est la ville qui va être... Mais, ce sont les élus... Et de l'autre main, vous dites: Bien, c'est moi qui vais agir si vous n'agissez pas.

M. Tardif: Si vous ne faites pas ce que la loi votée par l'Assemblée nationale...

M. Ciaccia: S'ils ne le font pas, ce sont eux qui doivent répondre à la

population, non? Ce que je veux dire c'est que je comprends que dans certains cas d'exception, le gouvernement devrait avoir le droit d'agir. Ma préoccupation, à l'article 133, c'est que c'est trop large. Vous pourriez, vous - quand je dis vous, c'est le gouvernement - le gouvernement pourrait s'ingérer dans toutes les décisions. Je ne pense pas que ce soit votre intention. Je ne voudrais pas laisser ce pouvoir ouvert à tel point que vous puissiez vous ingérer dans toutes les décisions; autrement dit, avoir cette épée de Damoclès sur la société et dire: Ecoutez là, il faut que vous fassiez toutes ces choses-là, autrement le gouvernement va agir... Il faut quand même leur donner un certain pouvoir et leurs responsabilités...

M. Tardif: Que le pouvoir de tutelle de la Commission municipale...

M. Ciaccia: Non, parce que la tutelle s'applique seulement dans certains cas. C'est spécifié.

M. Tardif: Ici également. Cela s'applique uniquement lorsque la commission...

M. Ciaccia: Non. Ce n'est pas spécifié ici; c'est large. Toutes les décisions...

M. Tardif: Non. Celles pour lesquelles il y a un délai obligatoire: Elles doivent faire telle chose avant telle date.

M. Ciaccia: Toute décision comporte un délai. Il n'y a pas de décision qui n'a pas de délai.

M. Tardif: Non. Pas toutes. Il y en a quelques-unes. Combien? Il y a le budget triennal...

M. Ciaccia: Pourquoi vous ne les restreignez pas?

M. Tardif:... la nomination du vérificateur, les délais de...

M. Lussier: D'adoption du budget.

M. Tardif:... d'adoption du budget, des choses comme celles-là.

M. Lussier: D'adoption du programme triennal d'immobilisation, c'est à peu près tout. C'est déjà dans la loi actuelle.

M. Ciaccia: Vous ne voulez pas spécifier ces décisions-là. Vous voulez laisser cela large, de cette façon...

M. Tardif: Ce sont celles qui sont dans la loi, celles pour lesquelles un délai est

fixé. Le reste, elle ne le fait pas. Cela fait quinze ans que le gouvernement a ce pouvoir d'adopter des règlements et des résolutions à la place de la CTL, si elle ne le fait pas. Est-ce que cela a déjà été utilisé? Jamais.

M. Ciaccia: C'est différent. La CTL n'était pas un organisme géré par les élus. Ils étaient nommés par le gouvernement. D'une certaine façon, vous aviez un genre de contrôle. Il y avait la Commission des transports. Il y avait certaines règles applicables à la CTL qui ne sont peut-être pas applicables à la nouvelle société de transport. Comme je dis, j'admets qu'il y ait certains pouvoirs qui ne peuvent pas être laissés sans recours, mais je trouve que le libellé est un peu large. Cela permettrait toutes sortes d'ingérences de la part du gouvernement.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 133 est-il adopté?

M. Tardif: Cela fait partie aussi des choses que même la ville de Laval a préféré qu'on garde.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 134.

M. Tardif: Des objets perdus. C'est substantiellement le même texte.

M. Ciaccia: Même si quelqu'un perd la boucle.

M. Saintonge: C'est fréquent de ce temps-là.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 134 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 135?

M. Tardif: Cela reprend substantiellement les dispositions de la loi actuelle.

M. Saintonge: Ce qui veut dire que, au niveau de la juridiction de la Commission des transports du Québec, sur le service qui est donné à l'extérieur, par exemple, la commission de transport, jusqu'en 1986, est soumise...

M. Tardif: Jusqu'au 1er janvier 1986.

M. Saintonge:... à la CTQ pour la question d'augmentation de tarifs ou de modifications de lignes...

M. Tardif: Dans le cadre de ce qui est prévu dans cette loi-ci.

M. Saintonge: Est-ce que l'obligation de maintenir le service est assimilée à la modification de lignes?

Vous m'excuserez, mais...

M. Tardif: Tant et aussi longtemps que les commissions intermunicipales de transport ne sont pas formées, la CTL est sujette à la surveillance de la Commission des transports pour ses services hors territoire, alors que sur son territoire, maintenant, ce n'est plus le cas.

M. Saintonge: Est-ce que la STL est sujette à la réglementation ou sujette au contrôle de la CTQ?

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Est-ce que cela comprend, on a vu...

M. Tardif: Les tarifs et les parcours.

M. Saintonge: Les tarifs et les parcours. Quand on parle de modification d'un parcours, une modification de parcours comprend également l'abrogation ou la discontinuation du parcours ou du service?

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Ce qui veut dire qu'actuellement, la CTL ou la STL, jusqu'au 1er janvier 1986, ne pourrait pas, proprio motu, de son seul vouloir, discontinuer un service qu'elle donne pour un permis qu'elle détient à l'extérieur de son territoire.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: En principe, il y a obligation de maintenir tout service au minimum, c'est-à-dire, au minimum, jusqu'au 1er janvier 1986 à moins qu'une entente expresse intervienne par une CIT ou...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Est-ce que la CTL ou la STL pourrait avoir la possibilité pour une ligne, dans le cas d'une ligne qu'elle détient actuellement, de faire un transfert de permis à un transporteur privé? Je prends, par exemple, on a parlé d'une ligne Laval-Saint-Donat qui pourrait exister et que la CTL dessert actuellement, est-ce que la CTL pourrait se départir de ce permis en le transférant à un transporteur privé moyennant considération, par exemple?

M. Lussier: Sujet à l'approbation de la CTQ.

M. Saintonge: Le transporteur privé qui pourrait acquérir un tel droit, à ce moment-là, serait obligé de le maintenir, cependant.

M. Tardif: D'offrir un service.

M. Saintonge: D'offrir un service. C'est cela qui est le problème. Dans le fond, je pense qu'un transporteur privé, on ne peut lui imposer l'obligation de maintenir un service tandis qu'un transporteur public, un transport en commun comme cela, on peut, par la loi, lui donner l'obligation de maintenir son service.

M. Lussier: Par la réglementation sur les transports en commun tel qu'appliquée, édictée, pour ainsi dire, à la Commission des transports du Québec, les transporteurs privés sont obligés de maintenir certains services même s'ils sont à perte, pour continuer de détenir les permis parce qu'il y a un principe qu'on appelle l'interfinancement qui s'applique, si vous voulez, dans l'ensemble du Québec et un transporteur en général est reconnu avoir certaines lignes payantes, d'autres moins payantes, mais au niveau de l'intérêt public, la Commission des transports est instruite d'exiger que des services publics soient offerts, pourvu que le transporteur ne soit pas complètement déficitaire. Il est parfois obligé de donner des services déficitaires malgré que...
(20 h 45)

M. Saintonge: Pour maintenir l'ensemble de ses permis. C'est ce que vous expliquiez, hier, finalement, avec la charte-partie...

M. Lussier: C'est cela.

M. Saintonge:... dans certains cas, de maintenir une ligne déficitaire parce que dans ce territoire il peut donner de la charte-partie, ce qui est beaucoup plus payant.

M. Lussier: En plus de cela... En fait, c'est une autre dimension de la même problématique. Ce sont non seulement les lignes de transport en commun mais ce sont aussi les divers types de permis - charte-partie, touristique, saisonnier - qui font en sorte qu'un transporteur, parfois, perd de l'argent sur une ligne de transport en commun, qu'on l'oblige à continuer d'opérer mais qui, dans l'ensemble, fait en sorte qu'il a un fonctionnement viable, que c'est une entreprise viable.

M. Saintonge: La distinction, par exemple, entre une compagnie de transport en commun publique comme, disons, la CTL actuellement, c'est qu'elle peut être obligée de maintenir le service même si c'est à perte. Elle ne fait pas faillite, dans le fond; le gouvernement la finance et la municipalité

doit accepter de financer ses dettes, etc., tandis qu'un transporteur privé qui donne un service, évidemment, s'il devient en faillite demain matin, le service ne se donnera plus ou il pourrait abandonner purement et simplement ses permis dans une certaine région pour en conserver d'autres ailleurs. Il peut laisser complètement ses permis dans un territoire donné, y compris la possibilité de donner la charte-partie. Cela pourrait être possible.

M. Lussier: Remarquez que dans le cadre de la loi actuelle, au meilleur de ma connaissance, les juristes me contrediront peut-être, mais je pense que dans le cadre de la loi actuelle la CTL aurait pu demander de cesser le service, par exemple, dans les territoires extérieurs, demander à la Commission des transports du Québec l'autorisation de cesser son service.

M. Saintonge: Elle avait besoin de l'autorisation de la Commission des transports du Québec.

M. Lussier: Oui, oui.

M. Saintonge: Tandis que dans le cas d'un transporteur privé...

M. Lussier: Il peut le demander aussi. Il ne l'obtiendra pas nécessairement.

M. Saintonge:... il peut le demander aussi ou simplement l'abandonner en renonçant à ses permis.

M. Lussier: Attention. À ce moment...

M. Saintonge: Il y a des cautionnements qu'il a donnés, oui. Cela peut être onéreux pour lui, mais s'il est en faillite de toute façon.

M. Ciaccia: Est-ce que cette juridiction peut continuer après le 1er janvier 1986⁹

M. Tardif: Hors territoire?

M. Lussier: Quelle juridiction?

M. Tardif: De la Commission des transports après le 1er janvier 1986, hors territoire.

M. Ciaccia: De la commission, hors territoire, oui, mais pas dans le territoire.

M. Lussier: Sauf sur les territoires des CIT.

M. Tardif: Sauf sur les territoires des CIT si elles sont formées en CIT.

M. Lussier: C'est cela. Les

municipalités au nord de la rivière des Mille-Îles qui se formeront en conseils intermunicipaux de transport...

M. Ciaccia: Cela s'applique. Il répète.

M. Lussier:... auront, elles, tout comme la ville de Laval, l'autorité d'organiser le transport sur leur territoire. Si elles ne se forment pas en conseil intermunicipal de transport, à ce moment, la Commission des transports du Québec, si la CTL ou l'éventuelle STL décidait d'abandonner ses permis, pourra octroyer ces permis à d'autres transporteurs, donc à des transporteurs privés qui en feraient la demande comme c'est arrivé dans le cas de municipalités anciennement desservies par la CTRSM et la CTCUM dans le territoire extérieur sur la rive sud, est et ouest de Montréal.

Dans tous les cas d'abandon, en termes très concrets, de la CTCUM ou de la CTRSM, de certaines dessertes, il y a des transporteurs privés qui ont fait la demande des permis.

M. Saintonge: Est-ce que l'abandon, à ce moment, était conditionnel à ce que le service soit repris par un transporteur privé?

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Non, parce que même dans le cas de la loi 46, il y a eu des municipalités qui n'ont pas eu de services pendant un certain temps parce que les CIT n'avaient pas pu...

M. Tardif: Et ce, même si elles, les municipalités, pouvaient s'en donner.

M. Ciaccia: Oui, mais elles n'en ont pas eu.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 135 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Dispositions transitoires et finales

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 136?

M. Ryan: J'aurais quelques informations à demander à propos du service que la Société de transport de la ville de Laval donne à Lachute et à Brownsburg. Je vois, par l'article 136, que le service qui est fourni dans ces endroits va continuer jusqu'au 1er janvier 1986. J'avais compris que la société avait annoncé, il y a un certain temps, il y a à peu près six mois, qu'elle allait discontinuer son service à la fin de

décembre 1984. Je me suis enquis auprès de la Commission des transports et du ministère et on m'a dit: Il va y avoir, dans la nouvelle loi de la Société de transport de Laval, des dispositions qui vont garantir qu'elle va donner le service jusqu'à la fin de 1985.

Je voudrais que vous m'expliquiez cela encore une fois. Je pensais trouver le mot "doit" ici, à l'article 136: la société "doit" continuer l'exploitation, même à l'extérieur de son territoire. C'est ce qu'on m'avait dit qui serait dans le projet de loi. Je vois que c'est "peut" et ça m'inquiète un petit peu parce que avec "peut", on ne sait pas ce qui peut arriver.

M. Tardif: Il y a un article qui lui en fait recommandation, ailleurs.

M. Lussier: Si vous permettez, M. le Président, les articles qui suivent, je pense, tous ensemble, parce que c'est une série d'articles qui concerne le transport à l'extérieur du territoire de Laval... En fait ce sont les articles 136 à 138.

M. Ryan: J'ai lu ces articles-là. À l'article 138, la société garde l'initiative de prendre la décision d'abolir son service sans demander de permission à personne. Si je lis bien l'article: "Une ville qui n'est pas contente peut décider d'en appeler auprès de la Commission des transports." Vous lui donnez une latitude assez grande. Ça ne dépend pas, comme vous l'avez dit tantôt, d'une permission préalable de la Commission des transports. Un appel et une permission préalable, ce sont deux choses différentes. On n'a pas de garantie avec ça.

M. Lussier: M. Ryan en a contre le fait que la société "peut" arrêter le service et ensuite la municipalité en appeler.

M. Saintonge: Remarquez, M. le Président, que, dans ce cas-là, non seulement c'est "peut" en appeler mais je vous ferai remarquer que, par le paragraphe 3 du même article, la Commission des transports du Québec "peut" modifier la décision. Elle n'en a pas l'obligation.

M. Lussier: En vertu de la loi générale qui régit la Commission des transports du Québec, les juristes me disent que tout transporteur "doit" demander au préalable la permission à la commission avant d'abolir un service.

M. Ciaccia: Je ne pense pas que ce soit comme ça dans la présente loi. Vous faites une exception parce que, dans la présente loi, à partir du 1er janvier 1986, il n'y a pas d'obligation...

M. Tardif: Pour?

M. Ciaccia: Pour la STL de donner le service en dehors de son territoire.

M. Tardif: Après le 1er janvier 1986, c'est vrai.

M. Ciaccia: Bon, alors le 1er janvier 1986...

M. Tardif: D'ici au 1er janvier 1986, la CTL peut discontinuer. Pour discontinuer, elle doit s'adresser à la Commission des transports qui peut lui ordonner de le maintenir jusqu'au 31 décembre 1986.

M. Ciaccia: Oui, mais après le 1er janvier 1986?

M. Tardif: Ce sont les municipalités ou bien individuellement ou bien en se regroupant dans un conseil intermunicipal de transport.

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

M. Saintonge: Dans ce cas-là, suivant ce que les légistes semblaient souffler au ministre tantôt, si on me dit qu'il y a une disposition dans la Loi de la Commission des transports du Québec qui oblige un transporteur à demander l'autorisation pour cesser un tel service, il faudrait, à tout le moins, qu'on retrouve dans ce projet de loi-ci une disposition se référant justement à la disposition de la Loi de la Commission des transports du Québec. D'après l'article 135, on dit que "la société n'est pas soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec autrement qu'en vertu des dispositions de la présente loi". Même s'il y avait une autre disposition dans la loi, si on ne s'y réfère pas expressément dans ce projet de loi-ci, la loi ne parlant pas pour rien dire, c'est bien clair à l'article 135, on ne serait pas soumis à la juridiction de la Loi de la CTQ.

M. Tardif: C'est ça. En vertu de la Loi sur les transports, à l'article 43, on dit: que "le détenteur d'un permis ne peut supprimer, réduire ou étendre les services que son permis l'autorise à fournir ni en modifier les conditions sans autorisation préalable de la commission."

D'autre part, ici, on constate, par le jeu des articles 135 et suivants, que c'est vrai que la société n'est pas soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec autrement qu'en vertu des dispositions de la présente loi. C'est vrai. Mais elle l'est effectivement pour la partie hors territoire.

Donc, pour la partie hors territoire, elle ne peut supprimer ce service qu'avec le placet de la Commission des transports.

M. Ryan: Auriez-vous objection à le dire clairement?

M. Saintonge: Ce n'est pas clair, ça.

M. Tardif: Ce n'est pas clair?

M. Ryan: Non, ce n'est pas clair.

M. Saintonge: Bien non, parce que vous dites, à l'article 135... Vous ne parlez pas de services hors territoire ou dans le territoire, vous dites carrément "n'est pas soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec autrement qu'en vertu d'une disposition de la présente loi". Il n'y a pas de distinction qui est apportée par l'article 135 entre le service à l'intérieur du territoire et celui à l'extérieur.

Une voix: En vertu de la loi 46...

M. Ciaccia: Où dites-vous, dans la présente loi, qu'ils sont soumis à la Commission des transports jusqu'au 1er janvier 1986?

M. Tardif: C'est-à-dire que ce n'est pas ainsi que c'est dit.

M. Ciaccia: Non, non.

M. Tardif: Il est dit qu'elle n'est pas soumise.

M. Beaulé: Dans les articles 137 et 138, c'est écrit clairement.

M. Tardif: "Jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la Société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de ce territoire, toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision peut logger un appel à la Commission des transports du Québec." C'est donc dire qu'elle ne peut agir sans que la Commission des transports du Québec n'intervienne.

M. Saintonge: Non, elle peut agir. La Commission des transports du Québec devra intervenir si une demande lui est faite par un intéressé ou par une municipalité.

M. Tardif: Elle devrait pouvoir agir même s'il n'y a pas de demande, c'est cela que vous dites?

M. Saintonge: Ce que le député d'Argenteuil mentionne, c'est qu'il faudrait...

M. Tardif: Vous dites: La Commission des transports devrait pouvoir agir même s'il n'y avait pas demande, c'est cela que vous dites.

M. Saintonge: C'est cela. Autrement dit, que la STL, pour abolir un service, devrait absolument demander l'autorisation de la CTQ.

M. Ryan: Exactement.

M. Lussier: C'est le cas en vertu de la loi...

M. Ryan: Là...

M. Lussier:... en vertu de laquelle la STL détient les permis en dehors de son territoire. Elle doit faire une demande préalable à la Commission des transports du Québec pour abolir un service et on dit, dans cette loi-ci, que, si elle veut abolir un permis, les municipalités, jusqu'au 1er janvier 1986, peuvent interjeter un appel.

M. Ciaccia: D'abord, vous devriez le dire plus clairement.

M. Saintonge: Je ne suis pas d'accord avec cela.

M. Ciaccia:... car les articles 135 à 138 laissent un doute. Il devrait être écrit clairement dans la présente loi: Que la société est soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec pour tout service qu'elle donne hors territoire jusqu'au 1er janvier 1986.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député d'Argenteuil.

M. Saintonge: Je voudrais proposer un amendement - on l'a pas par écrit...

M. Ryan: Juste avant que le député de Laprairie vous propose un amendement, M. le Président, je voudrais vous indiquer que nous vivons, dans une région comme la nôtre, dans une insécurité assez grande à propos de ces questions-là.

Encore une fois, nous avons appris, il y a quelques mois, que la Société de transport de Laval avait décidé de mettre fin à son service dans la région de Lachute et de Brownsburg à la fin de 1984. Quand je suis allé aux renseignements, comme je l'ai dit tantôt, à la fois auprès de la Commission des transports du Québec et du ministère des Transports, à la Commission des transports du Québec, on ne m'a pas laissé entendre qu'il y avait une demande qui avait été présentée là et qu'ils se sentaient obligés de donner un placet. On m'a dit: Téléphonez au ministère des Transports, ils auront peut-être des choses à vous dire là-dessus. Là, j'ai téléphoné au ministère des Transports et c'est là qu'un de vos collaborateurs de Montréal, dont j'oublie le nom pour l'instant, malheureusement, m'a dit: Ne vous inquiétez

pas parce qu'il y aura une loi à l'automne. On va faire une obligation à la Commission de transport de Laval de continuer à fournir ce service jusqu'à la fin de 1985.

Alors, on voudrait avoir des garanties claires parce que, autrement... Il y a une chose qu'il faut dire aussi. Je ne veux pas dire que notre région est très éloignée de Montréal, ce n'est pas le cas, mais des fois il arrive des changements dans ces choses-là, dont on n'est pas au courant. Vous savez ce qui arrive: il présente une demande à la Commission des transports et il y a un petit entrefilet d'à peu près dix lignes qui va paraître dans la page des avis publics du Devoir. Le Devoir n'est pas très lu dans ma région, cela me fait de la peine, mais ce n'est pas le journal le plus lu.

M. Tardif: Cela doit avoir augmenté, le tirage, depuis quelque temps.

M. Saintonge: Cela rejoint ce que je disais hier.

M, Ryan: Pardon?

M. Tardif: Cela doit avoir augmenté, le tirage, depuis quelques années, M. Ryan.

M. Ryan: J'ai demandé à quelqu'un de la commission pourquoi est-ce qu'ils prenaient ce journal-là - j'étais bien content qu'ils le prennent - ils m'ont dit deux raisons: Cela coûte moins cher et il y a moins de réactions! J'étais humilié de la deuxième partie, évidemment, mais sachant que ce n'est pas le sujet d'intérêt premier des lecteurs du Devoir, les permis de transport... Mais je vous dis cela parce que je voudrais avoir des garanties, je voudrais pouvoir revenir chez nous et dire à nos gens: On a nettoyé cette affaire-là, il n'y a pas de malentendu, c'est clair. J'aurais un autre aspect à vous signaler ensuite.

M. Tardif: M. le Président...

M. Ryan: Y a-t-il moyen de nous arranger cela?

M. Tardif:... les conseillers juridiques vont se pencher sur le libellé de l'article 136 pour voir s'il n'y aurait pas moyen de faire en sorte qu'il soit dit clairement que le service est maintenu et qu'il n'est pas nécessaire de faire appel, quoi. C'est cela? (21 heures)

M. Saintonge: Qu'il n'est pas?

M. Tardif: Nécessaire de faire appel.

M. Saintonge: Il y a peut-être une suggestion qu'on pourrait faire. C'est que, à l'article 138, par exemple, c'est une suggestion, même si je donnais un

amendement, vos légistes vont le regarder comme il le faut. On pourrait dire: Jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la société refuse d'étaler ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire, ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit obtenir l'autorisation de la Commission des transports du Québec. À ce moment-là, cela obligerait une intervention de la Commission des transports. On pourrait même ajouter: Que toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision - en reprenant les termes de l'article 131 - a un intérêt suffisant pour comparaître.

M. Tardif: C'est préférable là qu'à l'article 135, parce que l'article 135 est de portée permanente, tandis que l'article 136 et les suivants ont des dispositions transitoires. C'est vraiment là sa place, plutôt qu'à l'article 135.

M. Ryan: S'il s'agit d'une période transitoire, peut-être qu'il est mieux d'être un peu plus explicite.

M. Saintonge: Je pense qu'ici, on pourrait ajouter: Toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires sur une telle décision ou sur une telle demande.

Une voix: Vous êtes à quel article, là?

M. Saintonge: À l'article 138. Je lis, par exemple, "jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit", donc, c'est la société, "elle doit obtenir l'autorisation de la Commission des transports du Québec". Je mettrais un point virgule et je dirais, après cela: Toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec, pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires sur une telle demande.

M. Lussier: C'est encore plus large que ce qui est écrit là. C'est écrit: "Toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision peut loger un appel."

M. Saintonge: C'est cela. On dit: ... "peut loger un appel". Le problème, M. le Président, c'est que ce qu'on veut couvrir, ici, c'est que la décision soit autorisée de façon formelle par la CTQ, avant que le service cesse. Dans le cas de l'article 138, il

pourrait arriver... Je ne suis pas convaincu que la référence que vous faites à la Loi de la Commission des transports du Québec, lorsqu'il s'agit d'abolir un service à l'extérieur de son territoire, s'applique à la CTL parce que l'article 135 me semble assez restrictif. On dit que la société n'est pas soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec, autrement qu'en vertu d'une disposition de la présente loi. On ne parle pas des cas de services dans son territoire précis, dans le territoire de la ville de Laval.

M. Ryan: J'ai une question de règlement. Pourriez-vous m'excuser deux minutes? Je vais aller participer à un vote, de l'autre côté. Je reviens tout de suite.

M. Saintonge: D'accord.

M. Ryan:... à porter à votre attention, à propos de ces articles-là.

M. Tardif: Là-dessus, M. le Président, ce que j'ai entendu du libellé proposé par le député de Laprairie me convient. S'il pouvait nous donner une copie de son texte.

M. Ciaccia: Est-ce que je peux vous poser une question?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est l'intention, d'ici au 1er janvier 1986, qu'il n'y ait pas de droit, pour la STL, d'abandonner aucun service hors territoire? Je vais la poser d'une autre façon. Est-ce que c'est l'intention d'obliger la STL de fournir tous les services qu'elle fournit maintenant hors territoire, jusqu'au 1er janvier?

M. Tardif: À moins qu'il y ait une entente.

M. Ciaccia: À moins qu'il y ait une entente, oui.

M. Tardif: En principe, c'est cela.

M. Ciaccia: À moins qu'il y ait une entente avec les CIT. Est-ce que c'est cela, l'intention?

M. Lussier: L'intention du texte, tel qu'il est là, c'est que la loi en vertu de laquelle la société de transport détient ses permis s'applique à plein, d'ici le 1er janvier 1986, pour tout le service hors territoire, sauf, là où les municipalités se seraient formées en conseil intermunicipal de transport. Je pense que ce serait peut-être néfaste, même pour les municipalités visées, Brownsburg ou Lachute, de restreindre toute transaction potentielle, avant le 1er janvier

1986. Pas nécessairement de faire arrêter le service mais obliger, comme M. Ryan - le député d'Argenteuil, oui, je suis rendu que je parle comme un député...

M. Ciaccia: Pratiquez-vous! On ne sait jamais.

M. Lussier:... d'obliger, en fait, de présenter une demande à la Commission des transports, ce qui est plus fort que ce qui est marqué là, j'en conviens, plutôt que de dire seulement: les règles des lois en vigueur s'appliquent. Dans le fond, d'être plus explicite.

M. Saintonge: La demande formelle que le député d'Argenteuil faisait, c'est qu'on ne restreigne pas la possibilité pour la STL de faire une entente et de se retirer d'un circuit.

Une voix: Si l'autre est d'accord.

M. Saintonge: Si l'autre est d'accord. Autrement dit...

M. Lussier: Là-dessus, c'est ce que le ministre dit: Vous êtes d'accord.

M. Saintonge: Ce qu'on veut protéger, ce qu'on veut assurer, ce que le député d'Argenteuil veut assurer et, en fait, ce sur quoi on est d'accord ici - en tout cas à tout le moins, je pense que, d'après la conversation que nous avons, les échanges que nous avons, vous êtes aussi d'accord là-dessus - c'est d'avoir une disposition impérative dans la loi qui vienne dire que la STL, à moins justement d'une telle entente ou d'une telle convention par une CIT, les municipalités à l'intérieur d'une CIT, ou une entente entre une municipalité et la STL, que la STL ne puisse en aucune façon arrêter son service suivant la disposition de la loi telle qu'on peut l'interpréter actuellement. À l'article 136, la société peut continuer l'exploitation. L'article 138 nous dit que la société, dans le fond, pourrait refuser d'établir ou pourrait refuser de prolonger un circuit ou même abolir un circuit parce qu'on emploie les mots "abolit un circuit". Elle pourrait le faire.

À ce moment, en vertu de la loi, de l'article 138, ce qui arrive dans un cas comme cela, il y a un avis, j'imagine, dans ce sens, c'est que la municipalité concernée ou un citoyen qui se sert du service d'autobus qui devient une personne intéressée par cette décision doit, à ce moment, elle-même faire un appel, faire des frais. J'imagine un citoyen qui serait dans ce cas ou même une municipalité devra, à ce moment, prendre les services d'un avocat ou d'un bureau d'avocats pour les représenter auprès de la CTQ afin de faire les

représentations nécessaires, instruire une audience, démontrer avec un paquet de chiffres à l'appui et de considérations, ce qui peut être une cause qui va être assez longue. Remarquez que, dans les faits, que dans une situation comme cela, cela pourrait peut-être prendre plus d'un an. Cela pourrait prendre six mois et pratiquement couvrir la période. Quand même, il faut potentiellement éviter cette chose. Ce que le député d'Argenteuil veut éviter, c'est d'obliger à une réaction, une action de la municipalité concernée ou d'un de ses citoyens à aller à la Commission des transports pour obliger le maintien du service.

On veut assurer le maintien du service, sauf s'il y a une entente expresse à l'intérieur d'une CIT ou avec un autre transporteur.

M. Tardif: J'accepte volontiers l'amendement proposé par le député de Laprairie. Je voudrais lui poser une question. À partir du moment où on aurait ajouté ou aboli un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit obtenir l'autorisation de la Commission des transports du Québec. La question que je me pose, c'est: Est-ce qu'il est nécessaire d'avoir que "toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision peut interjeter appel à la commission"?

M. Ciaccia: Je pense que l'amendement de mon collègue ne va pas assez loin. Je pense qu'il faut retirer cela. Je pense qu'on veut aller un peu plus loin que cela. L'intention est celle-ci: Puisqu'on met une date - le 1er janvier 1986 - d'ici au 1er janvier 1986, la STL doit continuer ses services à moins qu'il y ait une entente avec une CIT - il n'est pas question d'interjeter un appel pour discontinuer pour la prochaine année. C'est ça qu'on dit. S'il y a une entente avec la municipalité ou une CIT, très bien... ou un transporteur mais avec les municipalités. Autrement, si la municipalité de Saint-Eustache ou de Saint-Jérôme s'entend avec la CTL ou avec un autre transporteur, très bien. S'il n'y a pas d'entente, vous prolongez le service jusqu'au 1er janvier 1986. Pas de question de dire: Parce qu'on ne peut pas avoir... "You cannot have your cake and eat it too." Vous ne pouvez pas avoir les deux. Vous dites: Après le 1er janvier, là, il n'y a plus d'obligation. D'ici au 1er janvier, vous gardez le droit de faire appel et de discontinuer... On est dans une situation exceptionnelle. On ne peut pas dire: On va faire appel à la Commission des transports du Québec pour la prochaine année. On dit: Non, on va continuer. On prolonge le service à moins qu'il y ait une entente avec les autres municipalités.

M. Lussier: Le problème que je vois

dans une clause qui dirait essentiellement ce genre de chose et, si on prend l'exemple bien concret de la ligne qui va vers le comté qui intéresse le député d'Argenteuil, si, par exemple, les municipalités autour de Deux-Montagnes - Deux-Montagnes, Oka, je ne sais trop, Saint-Eustache ou d'autres - se formaient en CIT, par exemple, au mois de mars 1985; elles font un contrat, peut-être pas avec la CTL ou avec la STL, mais avec un transporteur privé. Là, avec ce que vous dites, il faudrait que la Société de transport de Laval continue d'aller à Brownsburg et Lachute, ce qui ne l'intéressera sûrement plus. Par contre, ce serait peut-être intéressant pour les citoyens de Brownsburg et Lachute que la STL vende ou cède son permis à un transporteur privé du coin qui, lui, serait intéressé à faire un service un peu nouveau - genre, à partir de Lachute et Brownsburg, et descendre les gens ailleurs. Je pense qu'il y a moyen, en raffinant les choses, d'arriver à faire en sorte... Ce que vous voulez, c'est d'éviter qu'il n'y ait plus de service.

M. Ciaccia: Au moins jusqu'au mois de janvier.

M. Lussier: Mais ce n'est pas nécessaire que ce soit le service de la STL.

M. Ciaccia: Non.

M. Saintonge: À condition aussi, cependant, si on veut... Dans le fond, ce qu'on veut faire, c'est de maintenir des droits acquis, jusqu'au 1er janvier 1986, à la population desservie, d'une certaine façon.

M. Ciaccia: On veut qu'ils aient le service.

M. Tardif: Soyons logiques et maintenons les droits acquis de la CTL qui, à l'heure actuelle, au moment où on se parle, peut faire une requête pour se retirer. Il faut que cela joue dans les deux sens. Vous me dites: Maintenons les droits acquis des citoyens. Maintenons aussi les droits acquis, et l'amendement proposé allait plus loin puisqu'il forçait la CTL à maintenir son service - même s'il était déficitaire et même si tout... - jusqu'au 1er janvier 1986.

M. Saintonge: C'est le cas actuellement.

M. Tardif: Ce que, il me semble, on pourrait faire ici, vous nous dites: Assurons-nous au moins de maintenir le statu quo. Le statu quo, c'est que Laval peut se retirer, mais alors là, si vous voulez que ce soit plus contraignant, en quelque sorte, qu'elle ne puisse se retirer sans qu'elle ait obtenu le feu vert de la Commission des transports du

Québec et que les municipalités concernées puissent se faire entendre. La Commission des transports pourra exiger, par exemple, elle, que le service soit maintenu jusqu'au 31 décembre, etc. Mais maintenons le statu quo de part et d'autre, si vous voulez.

M. Saintonge: M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Oui.

M. Saintonge: Ce que j'avais compris des questions et des réponses que j'avais obtenues dans nos discussions d'hier et d'aujourd'hui, jusqu'à un certain point, c'est que la STL, actuellement, ne peut se retirer d'une ligne quelconque. Elle doit maintenir absolument ses services. D'après les questions que j'ai posées, avant d'arriver à l'article 138, il apparaissait clair dans mon esprit, suivant les réponses que j'ai obtenues, que la CTL actuellement ou, éventuellement, la STL, disons la CTL parce que la STL, ce sera différent à cause de l'article 138, mais que la CTL, aujourd'hui même, pour la période couverte jusqu'à aujourd'hui, ne pouvait se retirer d'une ligne de transport en commun desservant les municipalités hors de son territoire. J'avais compris cela à la suite de questions assez précises que j'avais posées. En tout cas, je ne veux pas ressortir tout le Journal des débats, mais si ce n'est pas le cas, on corrigera ma prétention.

M. Lussier: Elle ne pouvait, sauf avec l'autorisation préalable, en vertu de la Loi sur les transports, de la CTQ, avec les mécanismes d'appel qui existent dans la loi. Ce sont des permis de transport en commun que détient la CTL actuellement, en ce qui a trait à l'extérieur de son territoire, et elle est assujettie aux règlements et conditions qu'applique la Commission des transports du Québec.

M. Saintonge: Mais c'était différent de la STL. La CTL, à mon point de vue, d'après ce qu'on a discuté, était dans une situation distincte d'un transporteur privé. On ne pouvait pas, je pense, et on ne peut pas, en vertu de la loi, pour la question des lignes à l'extérieur du territoire même de la ville de Laval, donc pour tout le service que la CTL donne aux municipalités hors de son territoire... La STL ou la CTL ne se trouve pas dans une situation analogue ou semblable à un transporteur privé qui donnait le service. À la suite d'une question posée tantôt, on me disait qu'un transporteur privé ne peut abandonner, n'importe comment, un tel service, sauf qu'il y avait des dispositions. On me disait: Oui, mais, dans certains cas, s'il est en faillite. La CTL ne peut pas faire faillite. C'est un cas de transport en commun public et le service doit être maintenu à tout prix. On m'avait

répondu oui, je pense. Je ne sais pas si je vais trop loin dans ce que je mentionne.
(21 h 15)

M. Ciaccia: Est-ce que ce serait inéquitable de prévoir qu'aucune entente qui soit prise par les CIT hors territoire n'entre en vigueur avant le 1er janvier 1986 et que le service demeure tel quel jusqu'au 1er janvier 1986? Je comprends que si Saint-Eustache - est-ce que c'est dangereux? - fait une entente au mois de mars, toutes les villes entre Saint-Eustache et Laval, il n'y a pas d'intérêt pour la STL de donner ce service parce que cela n'est pas payant. Le seul où c'est payant, c'est que la STL peut aller jusqu'à Saint-Eustache, mais alors, est-ce qu'on pourrait dire que, si Saint-Eustache veut faire une entente, ces ententes ne peuvent pas venir en vigueur? Si je pose la question pour essayer de trouver une mesure transitoire jusqu'au 1er janvier...

Le Président (M. Beauséjour): C'est à l'article 138, alors nous sommes rendus toujours à l'article 136.

M. Tardif: On essayait juste de...

Le Président (M. Beauséjour): Nous sommes toujours à l'article 136. Si vous voulez qu'on passe à l'article 138, il faudrait que...

M. Saintonge: Ah! Bon. Excusez. C'est évident. La question, c'est qu'on parle de l'article 136 et de l'article 138. On ne sait pas à quelle place on va apporter l'amendement.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, je comprends.

M. Saintonge: On est à l'article 136 large.

Le Président (M. Beauséjour): Quand vous serez fixés, vous m'aviserez de vos intentions.

M. Tardif: Je pense qu'on a peut-être la jonction pour essayer de rejoindre ce que visaient le député de Laprairie, le député de Mont-Royal et le député d'Argenteuil. Je lis d'abord et, après, je vous donnerai le papillon, M. le Président. Que l'article 138 du projet de loi soit remplacé par le texte suivant: "Jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire, ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit, sous réserve de l'article 49, obtenir l'autorisation préalable de la Commission des transports du Québec."

Et si on va à l'article 49, qui se lit comme suit: "La société peut conclure, avec une municipalité qui ne fait pas partie de

son territoire, avec un conseil municipal ou intermunicipal de transport visé dans la loi, etc., un contrat pour lui fournir un service de transport en commun. Donc, s'il ne se forme pas de CIT et s'il n'intervient pas d'entente, elle ne peut pas abolir. C'est cela?

M. Ciaccia: Excepté que vous lui donnez le droit d'abolir si la CTQ lui donne le droit.

M. Tardif: Mais, c'est ce qu'elle peut faire aujourd'hui.

M. Ciaccia: Mais oui, mais ce qu'elle peut faire aujourd'hui, mais non, je ne pense pas.

M. Saintonge: Tantôt, quand on disait qu'il y avait une distinction entre la CTL comme transporteur public et un transporteur privé exerçant des permis comme cela, la CTL ne se retrouve pas dans une même situation et ne pourrait pas abolir purement et simplement un service.

M. Tardif: Elle sera obligée d'aller devant la Commission des transports du Québec pour abolir un service hors territoire. Actuellement, c'est le cas.

M. Ciaccia: Oui, mais actuellement, il n'y a pas la date du 1er janvier qui entre dans l'affaire.

M. Tardif: Actuellement, ce qu'on maintient, c'est cette interdiction d'abolir le service à moins d'autorisation de la Commission des transports, mais sous réserve de la signature d'une entente. En d'autres termes, s'il y avait eu une entente entre les parties, il n'est même pas nécessaire d'obtenir le placet de la Commission des transports. C'est cela?

M. Lussier: Ainsi, la CTQ se doit de veiller à ce qu'il y ait un service public en place. Alors, elle n'autorisera pas le retrait de la CTL, l'abolition d'un parcours sans s'assurer qu'il y ait quelqu'un d'autre qui va prendre la place.

M. Saintonge: Cela veut dire qu'elle doit, sous réserve de l'article 49, obtenir l'autorisation de la CTQ. Sauf qu'on ne couvre pas le cas où, s'il y avait un conseil intermunicipal de transport qui voudrait peut-être prendre le service, qui n'est pas la CTL, il ne serait pas couvert par l'article 49.

M. Ciaccia: Il est couvert.

M. Saintonge: Oui? À l'article 49 c'est que la société peut conclure avec une

municipalité qui ne fait pas partie de son territoire, avec une MRC ou avec un CIT...

M. Tardif: Avec un conseil. On a enlevé MRC.

M. Saintonge: C'est parfait. Oui. Je vais le "barrer".

M. Ciaccia: C'est vous qui l'avez demandé. Vous ne vous souvenez pas?

M. Tardif: Oui. C'est vous qui l'avez demandé.

M. Saintonge: La virgule aussi... On dit que "la société peut conclure avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire ou avec un conseil intermunicipal de transport visé dans la loi un contrat pour lui fournir un service de transport en commun."

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Il pourrait y avoir par exemple, un cas potentiel qu'il faudrait aussi protéger au niveau de la STL. C'est peut-être difficile à dire, comme tel. Comment le rédiger? Il pourrait arriver que le CIT puisse exister, donner l'ensemble des services dans un coin, même allant rejoindre Brownsburg, tous les services, sans en oublier. Un CIT fait une entente avec un transporteur privé et reprend ces mêmes services; la CTL ne serait pas en cause. Par l'amendement qu'on apporte, on ne couvre pas cela.

M. Fallu: Sous réserve de l'article 49.

M. Saintonge: Oui, mais, sous réserve de l'article 49. Cet article suppose que la STL...

M. Tardif: Cela suppose une entente.

M. Saintonge:... participe à l'entente intermunicipale ou participe avec le CIT. Si il y a un CIT et l'entente se fait, au niveau du service, entre le CIT et un transporteur privé, cela n'est pas couvert. Cela pourrait arriver en 1985.

Le Président (M. Beauséjour): Il faudrait venir au micro, s'il vous plaît!

M. Fallu: L'article 52: "La société peut conclure avec un titulaire de permis de transport en commun ou un transporteur scolaire, un contrat pour faire effectuer certains services de transport en commun." Du moins, à la limite, le service pourrait être assuré, par voie de contrat, avec quelqu'un qui a déjà un permis de transport en commun ou de transport scolaire.

M. Saintonge: La société, à ce moment-là, est toujours impliquée. Ce que je veux dire, ce que je pense - je ne sais pas si on me comprend - c'est qu'il pourrait exister un CIT qui pourrait donner des services, dans des municipalités, dans tout l'espace, par exemple, d'une limite ouest, qui couvrirait tous ces services. Il y aurait un CIT qui se formerait et tous les services que la, CTL donne seraient donnés, à l'intérieur d'un CIT, par contrat avec un privé.

M. Fallu: Il n'y en aura pas de CIT avant le 1er janvier 1986.

M. Saintonge: Il pourrait y en avoir. Non? Est-ce qu'il pourrait y en avoir?

M. Fallu: Théoriquement, je vous jure que - comment dire? - les élus municipaux ne sont pas assez... Oui, n'est-ce-pas, le signe de piastre étant là, ne créent pas de CIT avant le 1er janvier 1986. Les transports sont gratuits. Ils n'ont pas à assumer, actuellement, le déficit.

M. Saintonge: Bon.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Mont-Royal, s'il vous plaît!

M. Ciaccia: On va revenir à la suggestion que j'avais faite. Je voudrais me faire expliquer pourquoi on ne peut pas utiliser cette formule. Premièrement, c'est une loi d'exception. On arrive, le 1er janvier 1986, la nouvelle Société de transport de Laval ne donne plus les services hors territoire, à moins qu'il y ait des ententes. Pourquoi ne pouvons-nous pas prévoir que les services soient maintenus jusqu'au 1er janvier 1986 et que toute entente qui puisse être faite par un CIT ou une municipalité ne vienne en vigueur que le 1er janvier 1986? Autrement dit, vous gelez, d'ici le 1er janvier 1986, le service qui existe maintenant.

M. Tardif: Parce que ceci constituerait... J'aimerais peut-être qu'on puisse avoir l'attention du député d'Argenteuil. Avant de répondre à la question du député de Mont-Royal, il faut regarder l'état du droit actuel. L'état du droit actuel, c'est la charte de la ville de Laval. La charte de la ville de Laval, à l'article 75, dit ceci: "Toute décision de la commission abolissant ou modifiant un circuit, ou refusant l'établissement d'un nouveau circuit, ou le prolongement ou la modification d'un circuit existant, peut être révisée par la Régie des transports, sur appel de la ville de Laval. Cet appel est formulé par une requête signifiée à la commission par la ville de Laval, etc..." En d'autres termes...

M. Ciaccia: Excusez, est-ce que je peux vous interrompre? J'ai juste un point et cela peut "sauver" du temps.

Le Président (M. Beauséjour): Non. Bien, à moins que le ministre...

M. Ciaccia: Me permettez-vous?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Je ne dis pas de maintenir les clauses qui existent maintenant.

M. Tardif: Je sais que ce n'est pas cela que vous voulez. Mais, moi je dis: À l'heure actuelle, la ville de Laval peut demander à la Commission des transports, aujourd'hui, de se retirer du service hors territoire. D'accord? Elle peut le faire aujourd'hui. Ce que le député de Mont-Royal me demande, c'est, nonobstant ce pouvoir que la ville de Laval a, de l'obliger à continuer à desservir les villes de la couronne nord jusqu'au 1er janvier 1986. Ce que je dis au député de Mont-Royal, c'est qu'il me semble que c'est abusif par rapport à la situation actuelle où déjà, elle n'est pas tenue de fournir ce service ou, à tout le moins, de le maintenir sans aller devant la Commission des transports. Ce que je peux lui dire, c'est que, si elle devait, justement, décider d'abolir un tel service, qu'elle soit tenue de s'adresser à la Commission des transports. Je pense que cela est de maintenir le statu quo, qu'elle ne puisse pas proprio motu, sans autre avis, sans appel, sans faire entendre les parties, le faire.

Donc, je suis d'accord de maintenir le statu quo et, comme je le disais, sous réserve de l'article 49. Que dit l'article 49? L'article 49 est celui qui dit que "la société peut conclure avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire, ou avec un conseil intermunicipal de transport, un contrat pour lui fournir un service de transport en commun". En d'autres termes, c'est que, si avant le 1er janvier 1986, il y a une entente, parfait, tout va bien, on n'a pas besoin d'aller devant la Commission municipale. S'il n'y a pas d'entente et que Laval décidait de se retirer, elle doit aller devant la commission et là, évidemment, les villes de Lachute, Brownsburg et autres vont se faire entendre et la commission pourra ordonner de maintenir ce service.

Je pense qu'en modifiant l'article 138 en partie avec des éléments suggérés par...

M. Ryan: Si vous acceptez de le modifier de manière que ce soit clair, je pense que cela ira.

M. Tardif: Bon, à partir de là, M. le Président...

M. Limier: On est en train de le faire encore plus précis. On va se référer aussi à la loi des CIT, de sorte que cela va briquer la patente...

M. Ciaccia: C'est vrai que vous enlèveriez le droit à la CTL, à Laval d'aller à la CTQ, mais, en contrepartie de cela, c'est que vous l'obligez le 1er janvier à ne plus donner le service. Alors, l'un est l'équivalent de l'autre. Cela aurait été plus net, plus clair.

M. Tardif: C'est vrai que c'est quelque chose qu'elle n'est pas tenue de faire présentement.

M. Ciaccia: Mais, elle n'est pas tenue non plus d'abolir ses services le 1er janvier. Vous l'obligez à abolir les services le 1er janvier, à moins qu'il y ait des ententes. Si ce n'était de votre projet de loi, il continuerait, le 1er janvier 1986. Il n'y aurait pas de problème, mais, parce que vous créez ce problème le 1er janvier 1986. Je vous dis: Enlevez ce droit d'ici le 1er janvier et maintenez le statu quo, c'est tout.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député d'Argenteuil.

M. Ryan: Je ne sais pas si... Je ne veux pas être une note discordante, M. le Président, je ne sais pas si on devrait aller jusque là. En vertu de la Loi des CIT, il faut qu'ils s'organisent. Normalement, cela devait être fait pour la fin de 1984. Cela est un cas exceptionnel ici. Il faut que les municipalités s'organisent, qu'elles prennent leurs affaires en main et, s'il y a une échéance qui s'en vient, elles vont être forcées de le faire. Il y a bien des moyens qu'elles peuvent envisager pour fournir des transports en commun et probablement plus économiques que l'autobus.

Je pense que si cela était maintenu trop longtemps, finalement, c'est passé par la Société de transport de Laval pour subventionner ces résidents. Il faut que leurs autorités municipales prennent des responsabilités. Il ne faut pas qu'elles se lavent les mains continuellement. Je pense qu'elles sont conscientes de cela et, moi-même, comme député, je leur ai écrit disant qu'on va probablement disposer d'une année de sursis, mais qu'il faut qu'elles prennent leurs responsabilités envers leurs citoyens. C'est pour cela que je n'irais, pas personnellement, dans le cas qui m'occupe, au-delà des clarifications qu'on est prêt à apporter dans ces articles, garantir qu'en 1985, il n'y a pas d'événement imprévu qui va se produire.

M. Tardif: Notre sentiment, là-dessus, monsieur...

M. Ryan: Je ne veux pas parler pour d'autres régions ou d'autres services qui pourraient être affectés, mais, dans ce cas-ci, c'est bien clair.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on pourrait avoir le libellé de l'amendement du ministre. Comme cela, on pourrait...

M. Tardif: Il y a eu une première version et...

Le Président (M. Beauséjour): À l'article 138 où il est question d'apporter un amendement, est-ce que vous avez l'intention d'adopter les articles 136 et 137?

M. Ciaccia: Bien, avant...

Le Président (M. Beauséjour): Cela va dépendre du texte de l'article 138.

M. Ciaccia: Si on peut préciser le texte, après cela, on pourra prendre une décision.

M. Saintonge: On adoptera cela en ligne.

M. Ryan: Il y a un autre problème que j'aimerais vous signaler pendant qu'on prépare l'amendement.

M. Tardif: Cela va. "
(21 h 30)

M. Ryan: La qualité du service est une chose très importante aussi. Dans ce cas-là, les horaires ne sont pas des plus satisfaisants. Je ne sais pas si c'est dans les pouvoirs de la Commission des transports d'ordonner des changements d'horaires? C'est sûr que s'il y avait un réaménagement des horaires, sans comporter plus de voyages, un réaménagement des horaires, de manière que les gens soient mieux desservis. Je pense qu'ils sont obligés de partir vers dix ou onze heures, le matin, pour venir à Montréal; après cela, il faut qu'ils repartent à 17 heures. Ils n'ont pas le temps de faire leurs affaires. Ils voudraient partir plus tôt le matin et revenir en fin d'après-midi, de manière à pouvoir faire une journée d'affaires convenable à Montréal. Ce n'est pas tout de venir par autobus, il faut qu'ils se déplacent à Montréal pour se rendre à leur destination. Cela leur donne un temps beaucoup trop limité entre les deux. Je ne sais pas, peut-être que vous allez me dire qu'il faudrait que j'aille parler de cela avec la Commission des transports. On en a déjà parlé.

M. Tardif: Je pense, M. le Président, que c'est une des raisons pour lesquelles il me semble important que les municipalités se prennent en main et décident du niveau de

la qualité des services qu'elles veulent donner à leurs citoyens. À l'heure actuelle, même si des citoyens de Lachute et de Brownsburg décidaient d'aller devant la Commission des transports du Québec pour faire la démonstration que le service est inadéquat, il est très facile pour la ville de Laval de produire des bilans pour démontrer que cette ligne est déficitaire, qu'elle ne fait pas ses frais avec un autobus de 47 passagers - ou je ne sais combien - et qu'elle ne peut avoir autre chose que la fréquence qu'elle a présentement. Alors que la ville elle-même pourrait très bien s'organiser avec des moyens autres que ceux traditionnellement utilisés. Evidemment, la loi des CIT permet toute espèce de forme de transport "alternatif", si on peut employer l'expression, de sorte que les deux problèmes sont un peu intimement liés, n'est-ce pas?

C'est bien connu, ce type d'autobus utilisé n'est rentable que dans des zones à forte densité et dès lors qu'on arrive dans des zones à moins forte densité... M. le Président, on m'informe que, effectivement, il serait possible, pour des citoyens de Lachute, d'aller devant la commission et que celle-ci pourrait demander à Laval de venir; mais, on me dit qu'il serait également très facile, pour Laval, de faire la démonstration que...

M. Ryan: C'est sûr. Maintenant, on ne demande pas plus de service. On demande un meilleur aménagement des horaires.

M. Tardif: Cela, c'est de la compétence de la commission.

M. Ryan: On verra. Très bien. Je voudrais vous soumettre un autre cas, seulement. Je ne sais si vous pourriez voir à cela. Ce n'est pas tout à fait en relation avec le sujet. J'ai eu connaissance, récemment, d'un transfert de propriété d'un service de transport qui a entraîné des diminutions de service notables. Cela s'est fait de la manière suivante... C'est pour cela que je vous parlais de l'annonce qui a paru dans un quotidien. On publie une annonce dans un quotidien et, franchement, il n'y a à peu près pas un chat qui voit cela, sauf les spécialistes de l'industrie qui sont habitués de regarder cela régulièrement. C'est passé sous le nez de tout le monde; on en n'a pas eu connaissance. On apprend, deux mois après, qu'on a changé de propriétaire et qu'il y a certaines routes qui ne sont plus desservies, etc. Je ne sais pas s'il y aurait moyen d'exiger de la Commission des transports qu'elle publie ses avis dans les journaux de la région qui va être affectée par ses décisions. Elle peut les publier dans un journal quotidien de Montréal; cela va très bien, je n'ai pas d'objection parce qu'il y a bien des intéressés qui vont lire ces

journaux. En tout cas, dans ce cas-ci...

M. Tardif: Il est dit, ici, que les avis doivent être publiés dans le territoire desservi, je pense, pour la STL.

M. Ryan: Pour la STL, cela va. Mais, je crois que dans le cas de la Commission des transports, ce n'est pas prévu.

M. Lussier: La Loi sur la Commission des transports, d'accord.

M. Ryan: En tout cas, je mentionne cela à titre de suggestion. Vous pourrez peut-être en reparler avec eux. Nous autres, c'est sûr que, si cela paraissait, par exemple, dans L'Argenteuil, quand il y a un tranfert de propriété dans la région, tout de suite on va être frappé par cela, on va le voir. Mais, on n'a pas le temps de lire tous les avis.

M. Tardif: Hier, j'ai fait une suggestion comme cela et le député de Mont-Royal pensait que je voulais blaguer. Je disais que, étant donné que dans beaucoup de ces régions, hors du territoire de Montréal et des grandes villes, on n'a que les hebdomadaires de quartier ou les hebdomadaires régionaux, on pourrait exiger qu'il y ait des placards dans les autobus que les gens empruntent, annonçant précisément de telles modifications. Le député de Mont-Royal a dit: Bien, ce n'est pas très sérieux. Le fait est que...

M. Ciaccia: Effectivement, vous avez dit cela à la blague. Maintenant que...

M. Tardif: Le fait est que cela peut être un véhicule intéressant d'information...

M. Ciaccia: Maintenant, vous le rendez plus...

M. Tardif:... pour les usagers.

M. Ciaccia: Vous vouliez blaguer, hier soir. C'est pour cela que...

M. Ryan: En tout cas, vous verrez. Il y a un besoin d'information qui me paraît évident et qui n'est pas satisfait actuellement. Je pense que ça ne prendrait pas grand-chose.

M. Ciaccia: Si vous vous souvenez, maintenant que vous soulevez cela, vous aviez voulu substituer les annonces dans les journaux, par une annonce dans chaque autobus. Ce n'est pas la même chose que vous dites ce soir.

M. Tardif: Non, mais j'essaie de rejoindre ou de répondre...

M. Ciaccia: Ce n'est pas correct,

d'essayer de faire cela. Ne détournes pas notre attention.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que vous préféreriez suspendre les articles 136, 137, 138 et...

Une voix: L'article 139.

M. Tardif: Bon d'accord. Alors...

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

M. Ciaccia: Pardon?

M. Tardif: Est-ce qu'on peut suspendre les articles 136, 137 et 138 pendant que nos gens sont en train de rédiger et de trouver le meilleur endroit où raccrocher la demande et passer à l'article 139?

M. Ciaccia: Mais, nos esprits sont prêts - à discuter l'article 138. On va changer, peut-être que cela va prendre plus de temps après.

M. le Président, est-ce que je pourrais demander que cette porte, ou qu'on la barre, qu'on mette un fauteuil devant, mais si elle s'ouvre ou se ferme encore une fois avec ce bruit-là, je pense que je vais faire une crise de nerfs. On va mettre un garde en avant, et qu'ils utilisent la porte d'à côté.

Le Président (M. Beauséjour): Le président est en train de vérifier. Alors, c'est fait.

M. Ciaccia: Le président est ici, il pourrait s'en occuper. Il va la barrer. Merci, M. le Président. Vous êtes très gentil.

M. Tardif: C'était la CTCRO qui entraînait. Le représentant de la CTCRO qui entraînait.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que les membres de la commission seraient d'accord pour suspendre environ cinq minutes?

M. Ciaccia: Pendant qu'on barre la porte?

M. Saintonge: Oui, on va suspendre pour cinq minutes.

M. Tardif: Suspendre les trois articles?

M. Saintonge: Cela va prendre combien de temps? Cinq à dix minutes?

M. Tardif: Je ne sais pas... Parce que l'article 139.

M. Ciaccia: Parce que maintenant qu'on

discute, qu'on a tous les arguments et qu'on sait le pour et le pourquoi, cela va être plus facile si on ne change pas nos esprits sur un autre sujet. Quand on va revenir, il va falloir recommencer et cela se peut qu'on reprenne les mêmes arguments et je pense bien que le ministre ne veut pas cela, ne veut pas qu'on répète les mêmes arguments.

Alors, si on pourrait juste attendre quelques minutes...

M. Tardif: Non, je ne préfère pas.

M. Ciaccia: Cela va aller beaucoup plus vite. Je peux lui assurer cela.

M. Tardif: Non, cela va me permettre de lâcher le bureau cinq minutes.

M. Ciaccia: Qui prend la crise de nerfs, M. le Président?

Le Président (M. Beauséjour): La commission suspend ses travaux pour environ cinq minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 37)

(Reprise à 21 h 57)

Le Président (M. Beauséjour): La commission reprend ses travaux et nous continuons avec l'article 136.

M. Tardif: M. le Président, je vais vous demander, étant donné que je n'en ai pas des exemplaires pour tout le monde, d'en faire lecture.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que c'est sur l'article 138?

M. Tardif: Ce sont les articles 136, 137, 138 et 139 qui sont réécrits.

Le Président (M. Beauséjour): Bon.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on peut faire...

Le Président (M. Beauséjour): On pourrait prendre...

M. Ciaccia:... une photocopie, et comme cela, on pourra regarder cela.

M. Saintonge: Faites-en une couple pour qu'on en ait, nous.

M. Ciaccia: Juste une pour ce côté-ci, on pourrait la regarder ensemble, et une là. Juste deux.

M. Tardif: D'accord. Voilà, madame.

M. Saintonge: Faites-en trois.

M. Ciaccia: Deux pour nous.

M. Saintonge: Faites-en une pour M. Ryan. M. Ryan voudrait en avoir une.

M. Tardif: Le député de Mont-Royal ne voulait pas mêler l'affaire.

M. Ciaccia: Cela va prendre deux minutes. Est-ce que vous changez les trois articles?

M. Tardif: Oui. Quatre. Alors, est-ce que je peux commencer à faire lecture du premier article, M. le Président?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 136?

M. Tardif: Alors, d'abord, le premier article, qui serait l'article 136, se lirait de la façon suivante: "Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu de l'article 12 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport, dans la région de Montréal, en vertu de l'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes, lois refondues du Québec, chapitre C-19, ou en vertu de l'article 526 du Code municipal, lois refondues du Québec, chapitre C-27, ou au plus tard jusqu'au 1er janvier 1986, la société peut continuer l'exploitation, même à l'extérieur de son territoire, de tout réseau de transports en commun, de toute franchise et de tout permis que comprenait ou possédait une entreprise de transport en commun dont elle a acquis les actifs ou le capital-actions." C'est pour la partie de maintenir le service.

Je lis l'article 137. Si vous me permettez, M. le Président, de donner le portrait...

Le Président (M. Beauséjour): Peut-être juste les lire.

M. Ciaccia: Cela forme un tout.

Le Président (M. Beauséjour): On va être obligé de les relire quand même.

M. Tardif: Si vous y tenez, M. le Président.

Alors, l'article 137. Donc, je passe le préambule qui est exactement le même pour arriver au milieu alors qu'on dit que: "La société doit faire approuver par la Commission des transports du Québec les tarifs applicables à l'extérieur de son territoire."

Êtes-vous nerveux?

Donc, l'article 137, c'est le même préambule tout le temps et on dit: "La société doit faire approuver par la Commission des transports du Québec les

tarifs applicables à l'extérieur de son territoire."

L'article 138, même préambule et on ajoute: "Lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de ce territoire, elle doit faire approuver au préalable une telle décision par la Commission des transports du Québec."

Et l'article 139, toujours le même préambule, mais on dit ici, après le 1er janvier 1986: "Le conseil d'administration peut tenir ses assemblées à tout endroit, sur le territoire que dessert la société." Donc, on a essayé de mettre une ceinture, des bretelles...

M. Ciaccia: La Loi sur les cités et villes c'est quoi?

M. Tardif: L'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes c'est l'article habilitant... Alors, je lis: Ce service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public ou de transport en commun et titulaire d'un permis de transport en commun et titulaire d'un permis de taxi, un regroupement de titulaires, etc.. Pour les organismes de transport public.

L'autre, c'est l'article correspondant du Code municipal; c'est la même chose.

M. Ciaccia: Jusqu'à la signature d'un contrat, c'est la loi 46?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Et la Loi sur les cités et villes...

M. Tardif: Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu ou bien de l'article 12 de la loi du...

M. Ciaccia: L'article 467?

M. Tardif:... conseil intermunicipal, ou bien l'article 467, ou bien l'article 526, ou, "au plus tard, jusqu'au 1er janvier 1986, la société peut continuer l'exploitation, même à l'extérieur de son territoire, de tout réseau de transport en commun, de toute franchise, etc.. qu'elle possédait". Premièrement.

Deuxièmement, à l'article 137, on dit: Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu des trois mêmes dispositions, articles 12, 467, etc., la société doit faire approuver, par la Commission des transports du Québec, les tarifs applicables à l'extérieur de son territoire.

À l'article 138, on dit: Jusqu'à l'échéance - les trois échéances - lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire ou modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit faire approuver, au

préalable, une telle décision par la Commission des transports du Québec.

Finalement, toujours dans les trois mêmes circonstances "le conseil d'administration peut tenir ses assemblées à tout endroit sur le territoire que dessert la société."

M. Ciaccia: À l'article 138, vous dites: Lorsque la société refuse d'établir. Est-ce que vous vous réferez à un nouveau service?

M. Tardif: C'est le libellé actuel.

M. Ciaccia: C'est le libellé actuel de la loi? "Doit prolonger ou abolir un circuit..." Théoriquement, quelqu'un pourrait lui demander de l'établir. Si elle refuse de l'établir, il faut aller devant la CIT. À l'article 138, est-ce que cela veut dire que s'il y a une demande... Parce que pour refuser de l'établir, quelqu'un doit faire la demande de l'établir.

M. Tardif:... si Lachute, pour répondre à la demande du député d'Argenteuil...

M. Ciaccia: Demandait un service additionnel.

M. Tardif:... voulait avoir un ' service supplémentaire en termes de routes, de circuits, ou d'heures ou d'horaires...

M. Ciaccia: Et si la CTL ou la Société de transport refuse, elle doit aller devant la CTQ.

M. Tardif: C'est cela. Elle peut, non pas elle doit. Elle peut.

M. Ciaccia: Non, elle doit. Elle doit.

M. Tardif: La ville de Lachute peut aller devant la commission.

M. Saintonge: On entre dans un autre problème.

M. Tardif: Pourquoi?

M. Saintonge: Parce que si on dit "lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire", il suffirait qu'une municipalité demande à la société d'établir un autre circuit à l'extérieur de son territoire et là, si elle refuse, il faut qu'elle aille à la Commission des transports pour le refuser.

M. Ciaccia: L'intention...

M. Saintonge: On en donne plus qu'on en demandait.

M. Ciaccia: L'intention, c'est que le

1er janvier, elle ne sera plus tenue d'offrir de services. Cela ne serait pas tout à fait logique de dire...

M. Tardif:... correct.

M. Ciaccia:... que si elle refuse...

M. Tardif: Lorsque la société, j'enlève "refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire" pour ajouter "lorsque la société modifie ou abolit un circuit à l'intérieur de son territoire".

Une voix: l'extérieur.

M. Tardif: À l'extérieur, pardon, je m'excuse, j'ai dit à l'intérieur. "À l'extérieur de son territoire, elle doit..."

M. Ciaccia: Comment dites-vous? Dites-le moi encore.

Lorsque la société...

M. Tardif: Sur le petit papier que vous avez, voulez-vous rayer après les mots "lorsque la société refuse d'établir ou de prolonger un circuit à l'extérieur de son territoire ou..." Rayez tout cela de sorte que le nouveau texte se lirait: "Lorsque la société modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit faire approuver", etc. D'accord?

M. Ciaccia: Oui. Et le but de l'article 139, c'est de...

M. Tardif: De pouvoir tenir ses séances du conseil à tout endroit desservi sur le territoire, pouvoir qu'elle a présentement. On le maintient.

M. Ciaccia: Et à Sainte-Marguerite?

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Pour aller à Sainte-Marguerite, dans les Laurentides, c'est bien mieux, plus agréable d'avoir une séance du conseil.

M. Tardif: Plus agréable.

Une voix: Est-ce qu'on est prêt?

M. Ciaccia: C'est l'intention qu'il n'y ait pas de modifications sans la permission de la CTQ.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Et cela permet la flexibilité des ententes...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... dans le cadre de l'article 46.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Une question sur l'article 138.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Jusqu'au, trois points, ou au plus tard jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la société modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit faire approuver au préalable une telle décision par la Commission des transports du Québec. "Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, pour plus de sécurité, d'ajouter "qu'elle doit entendre toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision".

M. Ciaccia: Est-ce que la loi prévoit...

M. Tardif: C'est redondant parce que...

M. Saintonge: C'est dans la Loi sur la Commission des transports du Québec. Je comprends, mais il reste quand même que cela était compris dans l'article 138 et là, ma crainte, la question que je me pose, vous avez toujours l'article 135 où on dit que la société n'est pas soumise à la juridiction de la Commission des transports du Québec autrement qu'en vertu des dispositions de la présente loi, mais...

M. Tardif: On vient de lui mettre quatre dispositions qui la contraignent.

M. Saintonge: Mais, est-ce qu'on pourrait dire...

M. Ciaccia: Je pense à la...

M. Saintonge:... est-ce qu'on pourrait dire à ce moment-là, étant donné que c'est une loi statutaire, qui a une disposition impérative, d'une certaine façon - on dit: Elle doit faire approuver au préalable une telle décision par la Commission des transports du Québec, mais sans spécifier autre chose - est-ce que la Commission des transports pourrait approuver simplement en entendant la STL? Ce n'est peut-être pas le cas, mais en tout cas, cela n'enlève rien de le spécifier davantage. C'est transitoire de toute façon.
(22 h 15)

Le député d'Argenteuil se pose exactement la même question que moi. On lui a montré les amendements et, il est de l'autre côté, en commission, dans la salle 81, à l'éducation, la même question se pose exactement. L'article 135, vu les dispositions et sans vouloir être redondant, en spécifiant que la commission... On dit: "Elle doit faire

approuver au préalable une telle décision par la Commission des transports du Québec qui doit entendre toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision. "

M. Tardif: La loi de la CTQ, dès lors qu'une telle requête est formulée devant la CTQ, doit publier les avis. Il y aurait audience publique. Toute personne intéressée est appelée à... C'est dans la loi de la CTQ.

M. Saintonge: Tantôt, quand on a parlé, au début des discussions, j'avais demandé de tenter de référer à une disposition analogue qu'on retrouve à l'article 131, pour la STL, qui dit: La société a un intérêt suffisant pour comparaître devant, etc. J'aurais aimé qu'on donne une disposition semblable, peut-être. Si on ne veut pas référer, on peut quand même spécifier... Je notais, tantôt, en discussion privée, lorsqu'on était en train de préparer les amendements, le fait qu'il y a des municipalités hors territoire, je comprends que la Loi de la Commission des transports du Québec dit que les municipalités ont un intérêt... Je ne connais pas la teneur exacte de ces articles, mais, est-ce qu'il ne pourrait pas arriver, dans le cas présent, puisqu'une municipalité hors du territoire de Laval, la STL va sur son territoire mais le service est donné à des citoyens qui en assument pleinement le coût avec le gouvernement qui participe au financement avec la STL... La municipalité desservie n'a pas voix au chapitre, ne participe à rien, n'a pas de déficit à payer, n'a pas de décision à prendre. Est-ce que, à ce moment là, on ne pourrait pas dire, au niveau de la Commission des transports du Québec...

M. Tardif: N'est pas une personne intéressée.

M. Saintonge:... qu'elle n'est pas une personne intéressée? Cela pourrait être possible. Pour éviter une telle interprétation, est-ce qu'on pourrait ajouter que toute municipalité desservie par un tel service, a un intérêt suffisant pour comparaître devant la CTQ?

M. Ciaccia: Ou intervenir sur cette demande. Toute municipalité desservie par la STL a un intérêt suffisant pour intervenir sur cette demande.

M. Tardif: Il faudrait presque l'ajouter à l'article 137 aussi.

M. Lussier: Pas uniquement là, à bien d'autres endroits aussi, partout où la CTQ est impliquée.

M. Ciaccia: Aux articles 137 et 138.

M. Saintonge: On pourrait faire un autre article et, tout simplement, ajouter un article 138. 1. Dans la numérotation, on le corrigera. On pourrait dire: Aux fins des articles 136, 137 et 138, toute municipalité desservie a un intérêt suffisant pour comparaître devant la CTQ pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires sur une telle demande.

M. Tardif: Non, mais une des hypothèses que je viens de soulever, c'est de l'ajouter à l'article 131 pour dire: La société ou une municipalité hors territoire ont un intérêt suffisant.

M. Saintonge: Je ne pense pas que cela pourrait être le cas, M. le Président. Les légistes sont là. Je ne veux pas donner des cours de législation, mais on est dans la section VIII qui contient des dispositions transitoires et finales. Il faudrait y mettre uniquement des dispositions transitoires et finales. Une telle municipalité n'aura plus d'intérêt à intervenir après que les dispositions transitoires et finales ne s'appliqueront plus. Est-ce qu'on ne pourrait pas rajouter un article, par exemple, qui serait numéroté 138. 1 ou un article en soi, qui pourrait être éventuellement l'article 139, qui dirait: Aux fins des trois articles précédents, aux fins des articles 136, 137 et 138, toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision a un intérêt suffisant pour comparaître devant la CTQ pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires sur une telle demande.

M. Tardif: On me dit que c'est vraiment de la redondance dans la mesure où, en vertu de la loi de la Commission des transports du Québec, toute personne intéressée ou pas, peut comparaître devant la commission à la suite d'un avis qui est publié. À partir du moment où une demande est formulée à la commission, elle doit tenir des audiences dans les 21 jours. Elle n'a pas à prouver son intérêt parce que c'est une des questions soulevées. Si une municipalité ne paie pas dans le transport en commun, elle ne serait pas présumée être une personne intéressée.

M. Ciaccia: Pour éviter toute ambiguïté parce qu'à l'article 135 vous avez une exclusion, il faut dire, à l'article 138, que l'exclusion ne s'applique pas et qu'on donne le droit à toute municipalité ou toute personne intéressée de se faire entendre, d'intervenir. Si c'est redondant, ce n'est pas redondant à un tel point qu'en l'ajoutant cela enlève le droit à qui que ce soit. Le problème est que, si on ne l'inclut pas, cela pourrait être interprété que c'est une clause spéciale et qu'on ne veut pas accorder ce

droit parce qu'il y a l'exclusion dans l'article 135.

M. Saintonge: D'autant plus que cela va enlever toute possibilité à un avocat de soulever un moyen préliminaire pour dire que cela ne s'applique pas et de faire un débat de fond là-dessus.

M. Ciaccia: Ce n'est pas l'intention du législateur parce que dans l'ancien article 138, il y avait une question d'appel logé par une municipalité. On a enlevé cela et maintenant on veut seulement restreindre l'audition à la STL, parce que c'est un cas spécial.

Ce ne serait pas la première fois que vous êtes redondant. Je ne voulais pas dire cela. Ce n'est pas la première fois qu'on aura inclus une clause redondante.

M. Tardif: J'ai l'impression qu'on a fait un grand bout de chemin pour essayer de rencontrer les requêtes présentées par les députés de Mont-Royal, de Laprairie et d'Argenteuil. Auparavant, à l'article 138, on disait que toute municipalité ou personne intéressée par une telle décision pouvait loger un appel à la Commission des transports du Québec. En d'autres termes, la CTL pouvait se retirer et, à moins qu'il n'y ait un appel de cette décision, eh bien, cela avait effet. Ce que l'on dit ici, c'est qu'elle ne pourrait pas se retirer avant d'aller devant la commission qui, elle, pourra entendre, selon ses règles habituelles de pratique, les témoins, les représentations et prendre une décision. Alors, ici, je ne vois pas pourquoi on irait introduire un droit d'appel, étant donné qu'on l'a forcée, cette fois, à tenir des auditions sans qu'il y ait appel.

M. Ciaccia: M. le Président, ce n'est pas un droit d'appel.

M. Tardif: Mais cela revient à cela, non?

M. Ciaccia: Mais non, ce n'est pas un droit d'appel.

M. Saintonge: Ce qu'on demande simplement c'est seulement une disposition, M. le Président, sans être redondant. Si on parle de redondance avec la loi, comment peut-on expliquer que, dans l'autre cas, on disait que toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision peut loger un appel? La loi le permettait; donc, par l'article 138, on vient confirmer que l'article 135 ne s'applique pas, autrement dit, les règles de la CTQ.

M. Ciaccia: Un instant! Excusez, M. le

Président.

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

M. Ciaccia: Si le ministre nous dit que les mots que l'on veut ajouter sont effectivement un droit d'appel, le ministre vient de confirmer que les parties ne seront pas entendues à la première décision de la CTQ. Mais oui, vous venez de confirmer que, lorsque la CTQ prendra sa décision, elle n'entendra pas les parties et, subséquemment, les parties auront un droit d'appel. Vous venez de confirmer nos craintes.

M. Tardif: M. le Président, le projet de loi tel que présenté prévoyait un appel des citoyens; il n'obligeait pas la commission à tenir des auditions sans appel. Maintenant, on l'oblige à en tenir sans qu'il soit nécessaire qu'il y ait un requérant. Alors, c'est ce que l'on fait maintenant.

M. Saintonge: M. le Président, quand même, il reste une chose. Lors des remarques préliminaires à l'étude de l'article 1 du projet de loi et même ce soir et cet après-midi quand on a discuté d'autres articles du projet de loi, j'avais effectivement demandé si la Commission de transport de la ville de Laval avait le droit de cesser un service sans que la Commission des transports du Québec se prononce, sans qu'elle accepte. On m'avait dit d'une certaine façon, oui, qu'elle ne pouvait pas l'abolir de son propre gré, que cela prenait son autorisation pour l'abolir. Donc, la loi de la CTQ est claire.

Là, on donne un appel là-dessus. Est-ce que cela veut dire, comme mon confrère de Mont-Royal le disait, que dans le premier cas la CTL devait avoir l'autorisation de la CTQ pour faire cela, sans que les citoyens soient entendus? Cela semblait une possibilité puisqu'on me dit qu'il y a un appel maintenant de la décision. Je ne comprends pas l'agencement des deux. Est-ce que cela veut dire que, parce que l'article 135 ne fait pas référence à la loi de la CTQ, on ne peut pas présumer que la CTQ était obligée d'entendre les gens et on le spécifie par l'article 138? Si c'est le cas, toutes choses demeurant égales par elles-mêmes, à cause des articles 136, 137, 138 que l'on modifie, on devrait, à tout le moins, maintenir cette disposition et faire l'amendement subséquent de dire qu'aux fins de ces trois articles toute municipalité ou toute personne intéressée, tel que le texte le prévoit à l'article 138, par une telle décision a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec et faire les représentations nécessaires.

(22 h 30)

M. Tardif: Pour les fins des articles

137 et 138, parce qu'à l'article 136 je n'en vois pas beaucoup l'utilité vu que c'est celui qui prévoit une entente.

M. Saintonge: Cela ne réfère pas à la CTQ, ça.

M. Ciaccia: À l'article 136, il n'y pas d'appel.

M. Tardif: Non, c'est ça.

M. Ciaccia: Il n'y a pas d'auditions devant la CTQ à l'article 136.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: On est préoccupé strictement par les articles 137 et 138.

M. Tardif: Donc, on pourrait ajouter que, pour les fins des articles 137 et 138, toute municipalité ou personne peut intervenir devant la commission. C'est ça?

M. Ciaccia: Justement, là, vous avez compris. Là, M. le ministre a compris.

M. Saintonge: M. le Président, j'ai un texte que j'ai préparé - je ne sais pas s'il agréé au ministre et aux légistes - qui dirait: 138. 1. Aux fins des articles 137 et 138, toute municipalité ou toute personne intéressée par une telle décision a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires sur une telle demande. Cela concorde au texte des articles 131 et 138, c'est dans les mêmes termes. Cela n'ajoute rien. Cela confirme, de toute façon, que les règles de la CTQ s'appliquent là-dedans.

M. Ciaccia: Cela enlève toute possibilité d'ambiguïté.

M. Saintonge: On est sûr de ne pas susciter un débat juridique avant le coup par une demande d'un procureur qui pourrait se présenter et dire: Bien, ce texte-là ne s'applique pas et on n'a pas besoin d'entendre les municipalités en question.

M. Tardif: Au moment où le député rédigeait son texte, les légistes du ministère en rédigeaient un au même effet qui se lirait comme suit: "138. 1. Aux fins des articles 137 et 138, toute municipalité desservie par la société a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires." Cela va?

Une voix: "Desservie" a été ajouté.

M. Tardif: C'est parce qu'on ajoute "desservie".

M. Saintonge: D'accord, je l'avais tantôt. Je ne l'ai pas retranscrit. On laisse tomber "toute personne intéressée". Y a-t-il une objection à le mettre? D'une façon ou d'une autre, une personne qui viendrait, ce serait dans le cas où une municipalité n'interviendrait pas. Il pourrait y avoir des citoyens qui voudraient se regrouper et intervenir.

M. Ciaccia: Une bonne suggestion. Cela protège les citoyens.

M. Tardif: Ici, on nous suggère de nous limiter aux municipalités, comme telles, intéressées.

M. Saintonge: Pourquoi, M. le Président? Est-ce qu'on peut avoir une explication?

M. Tardif: Si on se met à ajouter "toute personne intéressée" dans ça...

M. Saintonge: M. le Président, si on ajoute "un citoyen", de toute façon, je n'imagine pas qu'un citoyen va venir là pour s'amuser, parce que ça va lui coûter des sous. S'il vient devant la CTQ, ça va lui prendre un avocat, ça va lui coûter des sous. Ce sera dans des cas où la municipalité ne défend pas les citoyens qui veulent y aller, où la municipalité dit: Nous autres, on n'y va pas. Au moins, les citoyens se regrouperont, ils paieront des frais et ils iront. C'est eux autres qui seront desservis. Je pense qu'il ne faut pas empêcher une personne qui bénéficie du service d'y aller par elle-même.

M. Ciaccia: C'est une mesure transitoire. On parle seulement d'un cas très spécial pour une période d'un an.

C'est qui le "boss" ici, le législateur ou le légiste? Nous autres, on veut que ce ne soit pas seulement les municipalités, que ce soient les citoyens aussi. C'est ça qu'on vous suggère très respectueusement, M. le ministre.

M. Tardif: C'est ça, M. le Président, sauf qu'il y a des gens dont c'est le métier de s'assurer de la cohérence du corpus législatif. Ce n'est pas le député d'en faire.

M. Ciaccia: La cohérence du corpus, je vous dis une chose: C'est une tâche pas mal difficile. On n'obtiendra pas la cohérence du corpus avant minuit. Alors, je vous suggère de mettre de côté la cohérence du corpus et

donnons ce droit aux citoyens de ces municipalités pour une période d'un an. C'est une mesure transitoire qui, le 1er janvier 1986, est caduque.

M. Saintonge: Cela ne pénalise personne; ça donne des droits à quelqu'un qui pourrait vouloir les exercer.

M. Tardif: Vendu!

M. Ciaccia: Merci, M. le Président,

M. Saintonge: Est-ce qu'on peut avoir le texte?

Une voix: Juste une seconde.

M. Tardif: On a déjà les articles 136, 137, 138, 139. Il est proposé d'insérer, après l'article 138, l'article suivant: "138. 1 Aux fins des articles 137 et 138, toute municipalité desservie par la société ou toute personne intéressée a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires."

M. Saintonge: Sur une telle demande...

M. Ciaccia:...

Des voix: Ha! ha!

M. Saintonge: Pas de problème, on est d'accord.

Une voix: Sur une telle demande! Ha! Ha!

M. Tardif: M. le Président...

M. Saintonge: J'aurais ajouté, de toute façon, par une telle décision, pour référer au cas précis dont on parle.

M. Ciaccia: Tu parles toujours comme un avocat.

M. Saintonge: Ce n'est pas mon problème, j'ai déjà appliqué des lois, j'ai déjà plaidé devant le tribunal, justement, puis quand les textes ne sont pas précis, c'est de l'emmerdement pur et simple. En matière de transport, je vous dirai une chose. Il y a deux sortes de lois au Québec qui sont non seulement extrêmement difficiles à vérifier, mais dont on ne sait si le texte est là ou pas; ce sont toutes les lois et la réglementation en matière de transport et, deuxièmement, en matière municipale. Demandez aux avocats qui pratiquent le droit, ils vont vous affirmer la même chose.

M. Tardif: Alors, M. le Président...

Le Président (M. Beauséjour): Nous allons commencer; je vais recevoir l'article 136, même si, par consentement, vous avez discuté de beaucoup d'autres choses. Le papillon qui comporte cet amendement demande de remplacer l'article 136 par le suivant:

"136. Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu de l'article 12 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal...

M. Tardif: Dans la région de Montréal.

Le Président (M. Beauséjour): Excusez! ... dans la région de Montréal, en vertu de l'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes (LRQ, chapitre C-19) ou en vertu de l'article 526 du Code municipal (LRQ, chapitre C-27. 1) ou au plus tard jusqu'au 1er janvier 1986, la société...

M. Tardif: Peut continuer.

Le Président (M. Beauséjour):... peut continuer l'exploitation, même à l'extérieur de son territoire, de tout réseau de transport en commun, de toute franchise et de tout permis qui comprendrait...

M. Tardif: Que comprenait.

Le Président (M. Beauséjour):... que comprenait ou possédait une entreprise de transport en commun dont elle a acquis les actifs ou le capital-actions. " Je ne suis pas très familier avec cette écriture.

M. Tardif: Adopté?

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

M. Ciaccia: L'article 136 est adopté, M. le Président.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 136 est adopté tel qu'amendé?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: L'article 137, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Maintenant, il y a un amendement à l'article 137. Remplacer l'article 137 du projet de loi par le suivant:

"137. Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu de l'article 12 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, en vertu de l'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes ou en vertu de l'article 526 du Code municipal ou au plus tard jusqu'au 1er janvier 1986, la société doit faire approuver par la Commission des transports du Québec les tarifs applicables à l'extérieur de son territoire. " Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 137 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Maintenant, l'amendement qui est proposé à l'article 138. L'article 138 du projet de loi est remplacé par le suivant: "Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu de l'article 12 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal ou de l'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes ou de l'article 526 du Code municipal ou, au plus tard, jusqu'au 1er janvier 1986, lorsque la société modifie ou abolit un circuit à l'extérieur de son territoire, elle doit faire approuver au préalable une telle décision par la Commission des transports du Québec. "

M. Saintonge: Adopté.

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

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 138, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Maintenant, il y a une autre proposition d'amendement.

M. Tardif: Ajouter l'article, 138. 1.

Le Président (M. Beauséjour): Insérer après l'article 138 l'article suivant: "138. 1. Aux fins des articles 137 et 138, toute municipalité desservie par la société ou toute personne intéressée a un intérêt suffisant pour comparaître devant la Commission des transports du Québec pour effectuer ou faire effectuer les représentations qu'elle juge nécessaires."

M. Tardif: Cela fait dur de dire: "Toute personne intéressée a un intérêt. "

M. Ciaccia: Cela fait dur, mais dans onze mois on l'ôtera.

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

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Toute personne intéressée a un intérêt.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 138. 1 est donc adapté.

M. Ciaccia: Parce qu'il y a des personnes intéressées qui n'ont pas d'intérêt. Je pourrais être intéressé par quelque chose, mais je n'ai pas d'intérêt dans telle chose.

M. Saintonge: Je ne parlerai plus. J'aime autant ne rien dire.

Le Président (M. Beauséjour): Un amendement maintenant à l'article 139. Remplacer l'article 139 du projet de loi par le suivant: "139. Jusqu'à la signature d'un contrat conclu en vertu de l'article 12 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, en vertu de l'article 467. 1 de la Loi sur les cités et villes ou en vertu de l'article 526 du Code municipal ou au plus tard jusqu'au 1er janvier 1986, le conseil d'administration peut tenir ses assemblées à tout endroit sur le territoire que dessert la société. "

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'amendement est adopté.

L'article 139, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Tardif: Adapté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 140.

M. Tardif: C'est clair, non!

M. Saintonge: On ne peut pas avoir plus clair que cela.

Le Président (M. Beauséjour): Donc, est-ce que l'article 140 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 141. Est-ce que cet article est adopté?

M. Saintonge: L'article 141? Oui, M. le

Président, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 142.

M. Tardif: C'est un article de concordance pour assurer la transition.

M. Saintonge: Ce sont les articles qu'on a abolis par l'article 140.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Cela va, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 143.

M. Tardif: C'est l'article qui prévoit que le nouveau nom de la société...

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. J'appelle l'article 144. (22 h 45)

M. Tardif: Cela permet d'utiliser la papeterie qui reste.

M. Saintonge: C'est aussi, je pense, une étape importante. C'est par cette disposition que le ministre mentionnait que les sigles ou les inscriptions sur les autobus ou les abris seront remplacés au fur et à mesure de leur...

M. Tardif: De leur vétusté.

M. Saintonge:... vétusté, exactement.

M. Tardif: Voilà.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 145?

M. Saintonge: Concordance. Adopté.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 146?

M. Tardif: Il prévoit que le P. -D. G. actuel demeure en poste, à titre de directeur, jusqu'à son remplacement.

M. Saintonge: Est-ce que le ministre voudrait nous dire pour quand l'expiration de son contrat est prévue?

M. Tardif: Il était engagé pour cinq ans, à l'origine. Cela se termine quand?

M. Lussier: Je pense que c'est en

septembre 1986.

M. Tardif: C'est en septembre 1986.

M. Saintonge: Jusqu'en septembre 1986? Est-ce que la ville de Laval a été consultée sur cette disposition et a manifesté son accord?

M. Lussier: Tout à fait.

M. Saintonge: D'accord, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 147?

M. Tardif: Ce sont également des dispositions transitoires pour les deux commissaires.

M. Saintonge: À ce moment-là, est-ce que la disposition transitoire s'applique jusqu'à ce que la ville de Laval, par une résolution qu'elle pourra prendre dès l'entrée en vigueur de la présente loi, nomme, effectivement, les nouveaux membres du conseil d'administration de la Société de transport de la ville de Laval?

M. Tardif: D'abord, ils restent en poste jusqu'à ce que les nouveaux membres soient nommés. Même, une fois qu'ils sont nommés, ils restent en poste jusqu'à ce qu'il y ait une entente entre eux et la ville de Laval quant à leur affectation.

M. Saintonge: Comment m'apportez-vous cela?

M. Tardif: Je dis que les deux commissaires restent en poste jusqu'à ce qu'ils soient remplacés.

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Même une fois remplacés, ils continuent de demeurer en poste, enfin ils continuent de recevoir "leur rémunération jusqu'à la date à laquelle aurait pris fin leur mandat, à moins qu'une entente différente n'intervienne entre eux et la société. "

M. Ciaccia: Quand leur mandat aurait-il pris fin?

M. Tardif: Dans leur cas, c'est quand?

M. Saintonge: Combien y a-t-il de commissaires? Combien de temps à leur mandat?

M. Tardif: Il y a deux commissaires en plus du président.

M. Ciaccia: Leur mandat se termine quand?

M. Tardif: C'est ce qu'on va vous dire, là.

M. Lussier: Un, dans deux ans, et un, dans sept ans, je pense.

M. Ciaccia: Sept ans! Est-ce que cela veut dire qu'il va recevoir une rémunération pour sept ans et qu'il ne sera pas en poste? Oui?

M. Tardif: Il appartient à la ville de Laval de négocier avec eux la cessation de leur contrat.

M. Saintonge: Est-ce que la ville de Laval aurait la possibilité d'affecter cette personne à une tâche particulière à l'intérieur de la commission?

M. Tardif: Ce ne sont pas des gens à temps plein, cela.

M. Saintonge: Ce ne sont pas des gens à temps plein?

M. Ciaccia: Quelle est leur rémunération?

M. Tardif: Non. Il n'y a que le P. -D. G. On me dit que c'est de l'ordre de 7000 \$.

M. Lussier: 7000 \$ ou 8000 \$ par année, quelque chose comme cela.

M. Tardif: Ce ne sont pas des gens à temps plein; il n'y a que le P. -D. G. qui est à temps plein.

M. Saintonge: Est-ce que cela veut dire, à ce moment-là, que Laval peut négocier une fin de traitement? Est-ce qu'elle ne pourrait pas négocier, par exemple, la participation d'une telle personne... À sa nomination, même si elle n'est pas à temps plein, on devait prévoir un certain nombre d'heures où cette personne devrait travailler pour la Société ou la Commission de transport. Est-ce qu'on ne pourrait pas, à ce moment-là, prévoir, disons, puisque la Société de transport de la ville de Laval aura à déboursier un certain salaire pour un service qui pourrait être rendu, d'affecter un commissaire à un comité consultatif, par exemple?

M. Tardif: C'est ce que prévoit l'article 147, en prévoyant la possibilité d'une entente entre les parties; auquel cas, ce seraient les termes de cette entente qui prévaudraient. Donc, il pourrait très bien, comme vous le dites, ou bien être assigné...

M. Ciaccia: Ce n'est pas cela que mon collègue demande.

M. Saintonge: Vous parlez d'une entente. Mais si le gars dit non, M. le Président, il a ses 7000 \$ par année pendant sept ans et il est gras dur, comme on dit. Il peut rire dans sa barbe. Il y a des cas, par exemple, dans les commissions scolaires, à ce qu'on me rapportait, où des gens affectés par des clauses de ce genre, si on leur dit: Vous allez être déplacés à telle place, peuvent dire non. Il a intérêt à dire non, il reste chez lui pendant sept ans et il reçoit son salaire. Il n'y a pas "d'incentive" pour lui à conclure une entente pour modifier sa façon de travailler ou le travail auquel on peut l'affecter. Je vous dirai que je me souviens fort bien que, dans une loi qui a été adoptée en juin 1981 au niveau de la Commission des transports du Québec, on n'a pas eu le souci de protéger bien fort les commissaires qui avaient été nommés et qui ont sauté de leur travail rapidement.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Ils ont été affectés à d'autres postes possiblement, mais à des salaires moindres. Et, en 1981, ce n'était pas un gouvernement libéral qui était là, c'était le gouvernement présent.

M. Tardif: Ce que l'on dit, M. le Président, finalement, c'est que ces gens ont un contrat qui les lie à la municipalité. On prévoit qu'une entente pourrait intervenir avec elle. Maintenant, la municipalité pourrait fort bien exiger de ces membres qu'ils puissent agir sur des comités, si tel était son désir. Mais je ne pense pas que c'est à nous, ici, d'aller à l'encontre du contrat qui lie la ville de Laval à ces deux personnes.

M. Saintonge: Non, mais ce que je veux dire, M. le Président, c'est qu'actuellement, surtout que, dans un des cas, il reste sept ans à courir dans un mandat, si c'est de l'ordre de 7000 \$ par année, ce sont des fonds publics qui sont en jeu. Quitte à donner une espèce de pouvoir d'arbitrage là-dessus à une quelconque personne - si ce n'est pas à la ville de Laval, qu'on s'en réfère à la Commission des transports, par exemple; en tout cas, je ne sais pas l'agencement qu'on peut prévoir - il reste que le commissaire qui reçoit des émoluments de 7000 \$ par année les avait en considération d'un travail, d'un office qu'il avait à remplir.

Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de dire que la Société de transport de la ville de Laval peut affecter cette personne à un travail, peut-être pas analogue, mais approprié, eu égard à sa rémunération? Cela pourrait être simplement de l'affecter dans des cas d'études ou des choses comme cela. On pourrait lui demander de faire certaines

études. Cela pourrait être, par exemple, de participer à des négociations, puisque, s'ils sont déjà commissaires, ils connaissent tout le brouhaha alentour de la Commission de transport de la ville de Laval, les lignes de service desservies. On pourrait leur demander de participer à des négociations et leur donner un mandat à cette fin. Si on n'a pas une disposition dans ce sens-là, à mon point de vue, il n'y a rien qui oblige la personne en question à donner des services pour les émoluments qu'elle reçoit.

M. Tardif: M. le Président, ces personnes sont nommées comme commissaires et, à partir du moment où elles seraient utilisées à d'autres fins que celle-là, j'ai l'impression qu'elles pourraient refuser.

M. Saintonge: C'est cela.

M. Tardif: Bien oui! Donc, c'est cela. Il y a un contrat entre les parties. Encore une fois, il ne s'agit pas de sommes extraordinaires dans un budget de 40 000 000 \$. Maintenant, si la ville de Laval peut obtenir leur concours pour agir à titre de président d'un comité, je veux bien. Mais là, j'ai l'impression que ce n'est pas nous qui allons légiférer les termes de ces contrats ou leur abrogation.

M. Ciaccia: Peut-être qu'ils sont seulement bons pour être commissaires et qu'ils ne peuvent pas faire autre chose.

M. Saintonge: C'est vrai que ce n'est que 56 000 \$, c'est vrai que ce n'est pas gros. Si je l'avais dans mon portefeuille, je me rendrais compte de la différence, comme un citoyen qui paie des taxes. Neuf ans à 7000 \$, cela fait 63 000 \$. Ce n'est peut-être pas beaucoup dans un budget de 40 000 000 \$, mais c'est 63 000 \$ de taxes quand même des citoyens de Laval qui s'en vont là-dessus. Mon souci, c'était de dire que, si une personne accomplissait un travail de commissaire, Laval devrait pouvoir, à ce niveau-là, pour la rémunération qu'elle reçoit, la réaffecter à une certaine tâche, dans le cadre des activités de la Commission de transport, qui pourrait être analogue à ce qui existait. C'est peut-être difficile à phraser, mais...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge:... le souci que je démontre, c'est l'utilisation des fonds publics à bon escient.

M. Tardif: Je pense que ce souci est tout à l'honneur du député de Laprairie.

M. Saintonge: Cela ne donne pas grand-chose.

M. Tardif: Mais je vois mal comment nous pourrions, ici, définir une tâche de travail pour un ex-commissaire.

M. Saintonge: Non, mais ce que je voudrais dire, c'est qu'on pourrait dire qu'il pourra être affecté à une tâche.

M. Ciaccia: Qui avait nommé ces commissaires?

M. Tardif: Ces commissaires ont été nommés, par décret, un par la ville et un par le gouvernement, et le P. -D. G. par les deux.

M. Lussier: Le P. -D. G. est nommé par le gouvernement, mais sur recommandation des deux.

M. Ciaccia: Est-ce que Laval a fait des représentations spéciales?

M. Tardif: Non, non ils sont tout à fait d'accord avec ces dispositions.

M. Ciaccia: Tout à fait d'accord.

M. Saintonge: Tout à fait d'accord.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: D'ailleurs, le ministre va payer 33% de ces 7000 \$. Cela va faire partie du déficit.

M. Saintonge: Oui. Le gouvernement n'est pas à cela près.

M. Ciaccia: Il paie 2500 \$.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 147 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 148?

M. Ciaccia: Non. Il y a l'article 147. 1.

M. Tardif: Il y a un article 147. 1, M. le Président, que vous voudrez bien lire.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 147. 1. Insérer, après l'article 147, l'article suivant: "147. 1 Le conseil de la ville de Laval peut, par règlement, modifier les règles relatives à la pension des commissaires de la Commission de transport de la ville de Laval en poste le (inscrire ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur du présent article) pour donner suite à une entente intervenue conformément au

deuxième alinéa de l'article 147. "

Une voix: C'est quel article?

Le Président (M. Beauséjour): C'est l'article 147. 1.

M. Tardif: Vous vous souviendrez que nous avons abrogé un article qui prévoyait, pour les commissaires, la pension. Il y en avait un qui parlait du régime de pension de Laval et un autre qui parlait du régime général des élus municipaux participant à un organisme supramunicipal. Or, nous avons abrogé cela et on avait convenu de mettre cela dans les dispositions transitoires, à la fin, pour les gens qui étaient déjà en place, alors que les nouveaux commissaires ou membres du conseil d'administration, sont régis par le régime de retraite des élus municipaux et y contribuent, ainsi que pour la partie des émoluments qui leur sont versés.

Une voix: Est-ce qu'on avait laissé cet article en suspens, pour la question des régimes?

M. Tardif: Non, on l'avait adopté, uniquement pour le nouveau conseil d'administration, formé exclusivement d'élus, en disant: Pour le cas des gens déjà en poste, on réglera cela dans les dispositions transitoires.

M. Saintonge: C'est à quel article, M. le Président?

M. Tardif: C'était relativement au début, si ma mémoire est bonne. L'article 29.

M. Saintonge: Comment l'avait-on adopté l'article 29, finalement?

M. Tardif: Il y avait deux paragraphes qui disaient: "Le conseil de la ville de Laval fixe par règlement les règles relatives à la pension des membres du conseil d'administration, qui doit être contributive. Cette pension est payée par la société à même ses revenus." Première partie.

Deuxième partie: "Le premier alinéa ne s'applique pas à une personne qui se prévaut de la section VIII. 1 de la Loi sur les régimes de retraite des maires et des conseillers des municipalités."

Alors, nous avons fait sauter l'article 29 complètement, si ma mémoire est bonne, en disant: Nous n'avons pas besoin de prévoir de disposition pour les élus municipaux qui participent à un régime de retraite des maires et conseillers parce qu'ils sont régis par la loi générale et que leurs émoluments additionnels sont donc automatiquement couverts. Pour la première partie, on avait

dit: On y reviendra dans les dispositions transitoires.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: D'accord?

M. Saintonge: L'article 29 avait été abrogé, je m'en souviens, d'accord.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 147. 1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Attendez.

M. Saintonge: Parce qu'en plus d'avoir leurs émoluments sans travailler, ils ont droit à la pension.

M. Ciaccia: Ils ne sont pas pensionnés automatiquement? Non?

M. Tardif: Il y a un contrat, je pense.

M. Saintonge: Ils vont leur payer le salaire et le fonds de pension en plus, mais Us ne travailleront pas.

M. Ciaccia: C'est comme les députés, cela.

M. Saintonge: Nous, on coupe notre pension. Je comprends que c'est cela. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté?

M. Tardif: Adopté. L'article 148.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 148?

M. Saintonge: On pourrait l'adopter sur division, M. le Président.

M. Ciaccia: C'est juste une question de principe.

M. Saintonge: Les articles 147 et 147. 1, sur division.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Beauséjour): Les articles 147 et 147. 1, sur division. (23 heures)

M. Tardif: L'article 148, pas de problème?

M. Saintonge: Juste un instant. Les articles 81 à 123. Toutes les dispositions financières sont de la responsabilité du ministre des Affaires municipales.

M. Tardif: C'est ça. C'est l'année financière, le programme d'immobilisations, le vérificateur. D'ailleurs, on reproduisait là-dedans, pour le vérificateur notamment, toutes les dispositions de la loi 2.

M. Saintonge: Ce qui va permettre, finalement, que les dispositions de la Loi sur le ministère des Affaires municipales concernant les contrôles financiers, les vérifications de livres, les envois, disons, les recommandations que, dans certains cas, le ministre peut faire aux municipalités pourront également être faites à ce moment-là à la Société de transport de la ville de Laval. C'est bien cela?

M. Tardif: Dans la mesure où il y a des choses prévues dans cette loi-là.

M. Saintonge: C'est ça. On dit que c'est de la responsabilité du ministre des Affaires municipales. Le ministre des Affaires municipales a des pouvoirs par la Loi sur le ministère des Affaires municipales où on prévoit, effectivement, qu'il peut envoyer des fonctionnaires enquêter, faire des vérifications dans les livres, faire des recommandations appropriées. On dit que le ministre des Affaires municipales pourra le faire dans le cas de la Société de transport de la ville de Laval.

M. Tardif: Il est responsable de la surveillance de ces articles-là.

M. Saintonge: Oui. Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 148 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 149?

M. Saintonge: Sur division.

M. Ciaccia: Maintenant que vous êtes fédéraliste, M. le ministre, vous incluez encore le 149,

M. Tardif: Oui. Plus que jamais.

M. Ciaccia: Vous n'acceptez pas la Loi constitutionnelle. J'avais pensé qu'avec votre nouvelle approche, avec M. Mulroney...

M. Tardif: Tant que le droit de retrait avec pleine compensation financière n'aura pas été reconnu.

M. Saintonge: Même, après cela, je suis convaincu que vous allez mettre cela pareil.

M. Ciaccia: Vous voulez être payé pour

la Charte des droits?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 149 est adopté.

M. Tardif: Juste récupérer l'argent qu'on envoie là-bas.

M. Saintonge: M. le Président, sur division.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté sur division.

M. Tardif: L'article 150?

Le Président (M. Beauséjour): Non, pas tout de suite.

M. Saintonge: C'est dangereux de dire cela. Ils peuvent peut-être vous en réclamer.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, nous allons reprendre à l'article... L'article 150 n'est pas adopté. On reviendra à l'article 150.

M. Tardif: Excusez, M. le Président.

Articles en suspens

Le Président (M. Beauséjour): L'article 79?

M. Tardif: Bon. Qu'est-ce qui arrive là-dedans? Il est proposé de remplacer l'article 79 par le suivant: "Le président du conseil d'administration ou le directeur général peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements de la société, décréter une dépense qu'il juge nécessaire pour remédier à la situation." Je pense que cela rejoint les requêtes...

M. Saintonge: Je comprends que le texte, on ne l'a pas devant nous. On dit: Le président ou le directeur général...

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: Peut.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Vu que le président est un élu - le président du conseil est un conseiller municipal - et que c'est une dépense qui engage la municipalité aussi, on l'a vu par les autres dispositions de la loi - ne pourrait-on pas dire: Le président, de son propre chef ou à la demande du directeur général... Il s'agirait de donner le pouvoir, disons, au président et non pas au directeur général.

M. Ciaccia: Il ne faudrait pas que ce soit deux personnes différentes.

M. Saintonge: Il faudrait que ce soit le président qui puisse agir.

M. Ciaccia: C'est lui qui va faire la demande écrite.

M. Tardif: Il n'y en a plus, de demande écrite.

M. Ciaccia: Vous l'avez enlevé?

M. Tardif: M. le Président, il nous semblait, ici, par rapport au texte qui existait, où c'était la société qui devait agir, qu'il fallait avoir le président du conseil d'administration ou le D. G., le président du conseil d'administration n'étant pas une personne qui est là à temps plein, alors que le D. G. l'est. Il reste, cependant, dans la mesure où certaines des dépenses décidées par le D. G. pourraient avoir une incidence financière, qu'il sera bon aussi d'avoir là un élu. Alors, nous pensions qu'avoir les deux pouvait, à tout le moins, remplacer...

Une voix: Pouvez-vous le lire?

M. Tardif: Pardon? Oui, enfin, je peux le lire. "Le président du conseil d'administration ou le directeur général peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements de la société, décider une dépense qu'il juge nécessaire pour remédier à la situation."

M. Saintonge: Décréter.

M. Tardif: Décréter. Ce n'est pas cela que j'ai dit?

M. Saintonge: Vous avez dit "décider".

M. Tardif: Je m'excuse.

M. Saintonge: C'est "décréter une dépense".

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: "Une dépense qu'il juge nécessaire pour remédier à la situation."

M. Tardif: Il est évident que, même si le directeur général devait la décréter parce que le président est, à un moment donné, absent, il est justifiable de ses actes devant le conseil d'administration, dont le président évidemment.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de limite dans les montants qui peuvent être dépensés aux

fins de l'article 79?

M. Saintonge: Notre interrogation, dans le fond, cet après-midi, au sujet de cet article, je m'en souviens, c'était sur le fait que, si on parle d'une demande écrite du président ou du directeur général, que cela s'en va à la société, cela demande une réunion du conseil d'administration et une résolution. On avait fait la comparaison avec la Loi sur les cités et villes, où, dans un tel cas, le maire, en cas d'urgence, peut décréter certaines dépenses.

Par rapport à l'amendement que vous proposez, je vous donne ma première réflexion, c'est difficile de laisser le choix entre deux personnes. Je pense qu'on devrait laisser cela à une personne seulement, soit le président, par exemple, qui est un élu, ou qu'on le donne aux deux, je ne le sais pas. En tout cas, je vous donne ma réflexion: Il me semble qu'on devrait confier la responsabilité, puisque cela engage une dépense, à un élu et que ce soit lui qui prenne la décision, d'une part.

Deuxièmement, à tout le moins, je pense qu'il faudrait prévoir, dans le texte de l'article 79, qu'une telle dépense doit être soumise et approuvée par le conseil d'administration à sa prochaine assemblée. On doit la soumettre à la société à la prochaine assemblée. Je n'ai pas le texte exact de la Loi sur les cités et villes, mais le maire qui décrète une dépense d'urgence doit, à l'assemblée suivante, présenter la situation au niveau du conseil et le conseil doit approuver une telle décision.

M. Ciaccia: Cela, c'est important. Autrement, si c'est 100 000 \$...

M. Saintonge: Finalement, c'est une espèce de balise qu'on met. Le directeur général, si c'est le cas, ou, disons, le président qui sait qu'à la prochaine réunion du conseil d'administration on devra faire approuver sa dépense, à tout le moins, même si c'est un cas d'urgence, va faire aller ses doigts; il va prendre le téléphone, il va appeler les gens concernés et il va dire: Écoutez, on a tel cas, je prends la décision et il s'assurera qu'à la prochaine séance les gens vont l'adopter. Mais ça évitera la convocation, la renonciation à un avis, s'il y a lieu, etc.

M. Tardif: M. le Président, peut-être qu'il serait préférable de qualifier l'article 79 proposé et de dire: "Le président ou, en son absence, le D. G. peut décréter..."

M. Saintonge: Parfait, d'accord.

M. Tardif: Et inclure les dispositions similaires de la Loi sur les cités et villes en ce qui concerne l'obligation de faire rapport

subséquemment.

M. Ciaccia: Et de le faire entériner par...

M. Saintonge: Cela, c'est l'article 80.

M. Tardif: D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): On laisse l'article 79 en suspens?

M. Tardif: Oui, on va travailler autour du même libellé, mais c'est l'idée générale.

Le Président (M. Beauséjour): Très bien.

M. Tardif: On laisse en suspens l'article 79 et l'article 80. L'article 80 avait déjà été adopté, mais on va le modifier tantôt.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 91?

M. Tardif: Qu'est-ce qui a été dit là-dedans?

Une voix: C'est la question d'adoption...

M. Tardif: On a sorti la Loi sur les cités et villes, M. le Président. Il est en train de rédiger un texte qui colle à ça pour les pouvoirs d'urgence du maire.

M. Saintonge: Vous aimez mieux que je ne touche pas à ça!

M. Tardif: Je voulais vous éviter des recherches!

M. Saintonge: Moi aussi!

Le Président (M. Beauséjour): L'article 91?

M. Tardif: M. le Président, de l'article 91 à l'article 96, tout compte fait, on n'est pas favorable à l'adoption du budget automatique et on préfère garder les mêmes dispositions que la loi de la CTCUM et de la CTCRO. Concernant les articles 91 à 96 qui prévoient l'adoption du budget par tranches plutôt que l'adoption automatique du budget s'il n'y a pas eu d'entente, étant donné que nous avons déjà de telles dispositions dans la loi de la CTCUM et de la CTCRO et qu'on a abondamment plaidé, ici, ce soir, qu'il était préférable, pour que le simple citoyen s'y retrouve, d'avoir la plus grande uniformité possible, nous pensons qu'il est souhaitable de garder cette souplesse qu'a le conseil de la ville de Laval d'adopter son budget par tranches ou par crédit plutôt que l'adoption automatique du budget.

M. Ciaccia: L'argument que la ville de

Laval ne le veut pas ne s'applique pas ici? Vous m'avez donné souvent la réponse, quand je contestais un article: La ville de Laval l'a demandé. Alors, il fallait l'adopter. Là, je vous dis la même chose.

M. Tardif: Le député de Mont-Royal l'a utilisée, lui aussi, cet argument. Ce n'est pas parce que... M. le Président, est-ce que l'article 91 est adopté? (23 h 15)

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Saintonge: Est-ce que le ministre peut nous dire que le fait... Je ne sais pas si c'est la même chose à la CTCRO ou quoi que ce soit ou dans les autres commissions de transport, mais il n'y a pas d'obligation, en d'autres mots, pour la Société de transport de la ville de Laval, dans le cas présent, d'adopter son budget avant une date déterminée. Dans le contenu de la loi, je n'en vois pas; peut-être que je me trompe, mais je n'en vois pas. La Loi sur les cités et villes à laquelle la ville de Laval est soumise...

M. Tardif: C'est que, s'il n'est pas adopté avant le 1er janvier, il devra être adopté par tranches. Donc, de façon implicite, il y a l'espèce d'échéance du 1er janvier. Parce que, si cela n'est pas fait, c'est le mécanisme de l'adoption par tranches qui entre en ligne de compte.

M. Saintonge: D'accord. Je suis d'accord avec cela. Ceci est le premier point.

Le Président (M. Beauséjour):... adopté?

M. Ciaccia: Je vais vous donner la raison. L'exemple que vous nous donnez de la CTCRO, de la CTCUM, ce n'est pas tout à fait la même chose qu'à la ville de Laval. Dans le cas de la CTCRO, de la CTCUM, vous avez plusieurs municipalités. Évidemment, il peut arriver qu'une municipalité ne veuille pas accepter. Prenons le West Island à Montréal: Si une des municipalités ne veut pas accepter le budget, on n'a pas d'autres moyens de le bloquer; alors, pour leur propre conseil, ces gens ne l'adoptent pas. Vous donnez la possibilité, pour essayer d'arriver à une entente avec les différentes municipalités, de l'adopter par tranches.

Ici, à la ville de Laval, vous avez une ville, vous n'avez pas différentes municipalités, vous avez une municipalité. Non seulement cela, mais le conseil d'administration de la STL est composé des élus. Les mêmes élus qui sont au conseil de ville sont au conseil d'administration et eux-mêmes demandent de ne pas l'adopter par

tranches. On ne peut pas faire le parallèle.

M. Tardif: Mais de la même manière que et pour les mêmes raisons, précisément, parce que le conseil d'administration de la Société de transport de la ville de Laval est formé d'élus et, possiblement, des mêmes élus faisant partie du conseil, il ne devrait pas y avoir de problème à adopter le budget avant le 1er janvier.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas laissé la porte ouverte, il devrait y avoir un moyen... Vous l'adoptez et arrangez-vous pour l'adopter avant le 1er janvier.

M. Tardif: Cela, c'est l'adoption automatique et nous sommes contre cela.

M. Ciaccia: On vous a donné tous les arguments. Je ne recommencerais pas. Cela va être sur division.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 91 est adopté?

M. Saintonge: L'article 89 avait été adopté avant.

Le Président (M. Beauséjour): Oui. L'article 91...

M. Saintonge: La disposition de l'article 89 qu'on retrouvait de la CTCRO et ailleurs disant que cette assemblée est ajournée aussi souvent que nécessaire et qu'il ne peut y être mis fin sans que le budget ait été adopté par le conseil de la ville de Laval... De fait, s'il n'y a pas quorum...

M. Tardif: M. le Président, l'article 89 fait en sorte que la ville de Laval peut, elle, décider que le budget est modifié et adopté. C'est ça que cela fait.

"Le budget est soumis pour adoption à une assemblée du conseil de la ville de Laval spécialement convoquée à cette fin, au plus tard le 15 novembre. Le conseil de la ville de Laval peut modifier ce budget" et l'adopter. C'est ce que cela veut dire.

M. Saintonge: La société n'a pas à adopter un budget, la société prépare un budget, elle le soumet au conseil de la ville de Laval qui, lui, l'adopte. C'est là qu'est l'adoption, ce n'est pas à la société de transport, c'est au conseil municipal. Le danger qui pourrait arriver, comme on l'a souligné cet après-midi, c'est dans le cas - comme, par exemple, j'avais souligné le cas de Longueuil - où le maire et son équipe sont minoritaires et il arrive des problèmes pour l'adoption, etc.

M. Tardif: Si Laval décide, elle, qu'il y aura adoption automatique du budget le 1er

janvier ou le 31 décembre, elle va utiliser les pouvoirs qu'elle a à l'article 89 et elle va l'adopter. C'est ce que cela veut dire.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas pu déterminer les raisons que la ville de Laval avait données pour ne pas avoir ce droit?

M. Saintonge: Sauf que dans ce cas-là... excusez!

M. Ciaccia: Je vous avais demandé cela avant l'ajournement.

M. Tardif: Non, on le sait pas, mais ce que l'on sait, c'est que la ville de Laval l'a, ce pouvoir, en quelque sorte, d'imposer une adoption automatique, au Heu que ce soit la loi qui le fasse.

M. Ciaccia: Alors, c'est un pouvoir contradictoire, quoi?

M. Tardif: Mais non.

M. Ciaccia: Elle a le pouvoir de le faire mais elle a le pouvoir de ne pas le faire.

M. Tardif: Bien, c'est cela.

M. Ciaccia: C'est cela qu'elle vous demandait. Elle vous demandait de ne pas avoir le pouvoir de ne pas le faire.

Une voix:... du pouvoir de changer de budget.

Une voix: C. Q. F. D.

M. Saintonge: Est-ce qu'il y a un quorum au conseil municipal de Laval, de par la loi? J'imagine. Pour quelle raison, dans l'article 89, ne retrouve-t-on pas la disposition qu'on retrouve, j'imagine, dans les autres cas de transport comme, par exemple, à la CTCRO, à l'article 135 où on dit: S'il n'y a pas de quorum dans le cas d'une assemblée du conseil pour l'adoption du budget, s'il n'y a pas quorum, l'assemblée est ajournée automatiquement à 20 heures le jour juridique suivant. Cela peut éviter un fait que, pour bloquer un budget de la Commission de transport, si les gens ne sont pas d'accord, il y a un nombre de X conseillers qui peuvent empêcher le quorum de se réaliser. Ils ne se présentent pas à l'assemblée.

M. Tardif: À la CTCRO.

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Je ne vois pas le lien avec le cas de la CTCRO.

M. Ciaccia: Vous avez dû le voir, le lien, parce que vous nous citez la CTCRO pour justifier cela ici.

M. Saintonge: M. le Président, dans le cas de la ville de Laval, supposez qu'on veuille bloquer le budget d'une certaine façon au niveau du conseil municipal parce qu'il y aurait une discussion à propos d'un achat d'autobus ou d'un achat important de matériel, etc. Il suffirait qu'un certain nombre de conseillers - il y en a 17 à la ville de Laval - que neuf conseillers ne se présentent pas, il n'y a pas de quorum. Le conseil arrive: On ne marche pas.

M. Tardif: Voilà.

M. Saintonge: À la CTCRO, pour prévenir un cas comme cela au niveau de l'ensemble des gens qui sont au conseil d'administration de la CTCRO qui doivent adopter le budget, on a prévu une disposition qui dit, au sujet de la réunion du conseil: S'il n'y a pas de quorum à l'assemblée qu'on a convoquée pour l'adoption du budget, il y a obligation pour le conseil de soumettre le budget à une assemblée spécialement convoquée à cette fin au plus tard le 15 novembre. Donc, pour éviter ce problème du défaut de quorum parce que les gens ne se présentent pas, on amène la disposition automatique, on dit que, s'il n'y a pas de quorum, l'assemblée est ajournée automatiquement à 20 heures le jour juridique suivant. À ce moment, s'ils ne veulent pas...

M. Tardif:... au jour juridique suivant.

M. Saintonge:... à un moment donné ils vont se tanner et les citoyens...

M. Tardif: Ici, on a une disposition qui fait que...

M. Saintonge: Ce n'est pas mieux que...

M. Tardif:... le ministre peut adopter à la place de...

M. Saintonge:... si la disposition de l'article 135 a un sens pour obliger les conseillers municipaux à se présenter. Venez une fois dans une semaine et l'autre semaine après, avant que cela revienne, les esprits se...

M. Tardif: Je ne nie pas l'intérêt de la question posée par le député de Laprairie. En l'absence, si vous voulez, d'un quorum dans une municipalité ou dans une communauté urbaine ou régionale - je ne nie pas cela - c'est un problème qui peut se présenter et on verra. Cependant, je suis d'avis que c'est une autre question que celle qui est discutée

ici aux articles 91 à 96. C'est une autre question, la question de l'incapacité d'agir du conseil faute de quorum.

M. Saintonge: En quoi c'est différent de la CTCRO?

M. Tardif: Des articles 91 et suivants, ici.

M. Ciaccia: C'est le même problème.

M. Tardif: À l'article 91, ce n'est pas la non-adoption parce qu'il n'y a pas quorum.

M. Ciaccia: C'est le même problème.

M. Tardif: C'est la non-adoption parce qu'on n'est pas d'accord sur le budget.

M. Ciaccia: M. le Président...

M. Saintonge: D'accord, mais...

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

M. Ciaccia: On va continuer à discuter.

M. Saintonge: On se demande qui va vous poser la question, à votre choix. Le quorum est que le conseil doit approuver le budget dans une assemblée spécialement convoquée à cette fin. La même chose se produit en assemblée du conseil, je pense, de la Communauté régionale de l'Outaouais qui, elle, adopte le budget de la CTCRO. D'accord? Dans le cas de la Communauté régionale de l'Outaouais, ce sont des élus de différentes municipalités, tandis qu'ici, ce sont les élus de Laval. Il y a une disposition qui prévoit... C'est sûr que vous avez un problème. Laval a connu un problème assez important au mois de juin environ l'an passé quand, au conseil exécutif, tout le monde débarquait; on ne savait plus qui était là et qui n'était plus là. Cela démissionnait d'un bord et de l'autre et c'était effectivement bloqué. Même si les gens se présentaient à la réunion, il n'y avait pas de quorum, ils ne pouvaient rien faire. Par exemple, à Longueuil, à un moment donné, l'équipe du maire en place était minoritaire. Si une équipe d'opposition par rapport à celui qui détient le pouvoir dans un conseil municipal, le maire, veut s'opposer au maire, par exemple, sur des politiques au niveau du transport en commun, il n'y a pas de meilleure façon que de bloquer un budget. Il suffit simplement que les gens qui ne sont pas d'accord ou l'opposition, si l'équipe du maire est minoritaire, ne se présentent pas à l'assemblée en question. On a beau dire que l'assemblée n'est pas finie tant que le budget n'est pas adopté, on va revenir quand? On va donner un avis d'une autre assemblée pour

éviter, justement, une question de défaut de quorum. Dieu sait que l'assemblée doit se tenir! Cela veut dire que, si l'assemblée se tient, à cette assemblée convoquée, vous donnez une date à laquelle l'assemblée se continue. Vous n'avez pas besoin d'avis public et de recommencer tout le processus. C'est pour cela que cette question est là. S'il n'y a pas quorum, au lieu de donner un autre avis à tous les conseillers, cela prendra un couple de jours, 48 heures d'avis probablement suivant la loi, avant que l'assemblée se tienne. À ce moment-là, la disposition est claire: S'il n'y a pas quorum, l'assemblée est ajournée automatiquement de par la loi à 20 heures le jour juridique suivant. Cela fait qu'ils n'ont pas le choix de se présenter ou pas ou d'attendre un avis; c'est à 20 heures le lendemain que les gens devront se présenter. S'ils ne prennent pas leur responsabilité, au bout d'un certain temps, les citoyens jugeront comme ils pourront. Il me semble que la disposition était là justement pour empêcher une telle possibilité de se présenter, à moins que je ne comprenne pas le sens de la loi.

M. Tardif: Alors, très bien, il est prévu qu'ils se réunissent le jour juridique suivant, puis le suivant, puis le suivant. Ici, à la place, nous avons un mécanisme qui fait en sorte que les gens peuvent se présenter à la réunion, enregistrer leur dissidence et faire en sorte que le budget soit adopté par tranches pour que cela puisse continuer de fonctionner et la discussion continue, au lieu de rester en dehors de la salle. C'est un autre mécanisme, j'en conviens, mais qui peut parvenir aux mêmes fins, finalement. On peut très bien forcer les gens à se réunir en introduisant un mécanisme de report systématique des séances ou, à la place, avoir un mécanisme semblable. Nous avons opté pour le mécanisme qui, encore une fois, est en vigueur présentement dans deux commissions de transport et qui ne produit pas le genre de cul-de-sac ou de blocage soulevé par le député.

M. Saintonge: Mais l'un n'exclut pas l'autre, M. le Président. Simplement, je veux dire ceci: Au sens de la loi, le budget est soumis pour adoption à une assemblée du conseil de Laval spécialement convoquée à cette fin. C'est la même chose à la CRO. On convoque une assemblée spéciale. Vous avez des délais de convocation; cela peut prendre, je ne sais pas, 48 heures selon la loi. C'est peut-être 48 heures dans la Loi sur les cités et villes.

M. Tardif: M. le Président, est-ce que je peux attirer l'attention du député sur le deuxième alinéa de l'article 89?

M. Saintonge: C'est la même chose à la

CTCRO; il n'y a pas de problème. Ce que je veux dire, M. le Président, c'est pour amener la réunion à avoir lieu. Regardez bien...

M. Gagnon: M. le Président...

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain.

M. Gagnon: M. le Président, j'ai une autre remarque. C'est très intéressant, les conversations qu'on a ici, mais il me semble que c'est long un peu. Est-ce que vous tenez le temps du droit de parole? Est-ce que tout cela est tenu?

M. Saintonge: Pour le temps que vous avez passé dans la commission, que vous êtes intervenu, vous pourriez laisser passer cela.

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

M. Gagnon: M. le Président, j'ai participé à trois commissions ce soir, je peux vous dire que vous n'êtes pas le plus intéressant de ceux que j'ai entendus parler.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain.

M. Saintonge: Partez. Allez dans les autres.

M. Gagnon: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): Nous tenons ici à l'arrière le nombre de minutes de chaque intervenant.

M. Gagnon: Oui? La limite, c'est quoi sur un article?

Le Président (M. Beauséjour): C'est 20 minutes.

M. Gagnon: 20 minutes?

M. Ciaccia: À moins que le député soit le porte-parole du parti sur cet article; à ce moment-là, c'est une heure.

Le Président (M. Beauséjour): Non.

M. Gagnon: Vraiment, là... D'accord, c'est seulement pour vous rappeler que vous devez tenir le temps.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord.

M. Tardif: Que demande le député de Laprairie?

M. Saintonge: M. le Président, je vais essayer d'être clair. À la CTCRO, c'est prévu que le budget de la communauté et

celui de la commission de transport sont soumis au conseil au plus tard le 15 novembre, lors d'une assemblée spéciale convoquée à cette fin. On a la même disposition.
(23 h 30)

M. Tardif: On a la même chose.

M. Saintonge: Cette assemblée est ajournée aussi souvent que nécessaire. Elle ne peut prendre fin tant que les budgets n'ont pas été adoptés. On est d'accord?

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Il n'y a pas de problème là, c'est la même chose.

M. Tardif: D'accord.

M. Saintonge: Sauf qu'il y a une disposition qu'on n'a pas dans le cas de Laval et qui me semble importante vu qu'on l'a mise pour la CRO et qui dit que: S'il n'y a pas de quorum, l'assemblée est ajournée automatiquement à 20 heures le jour juridique suivant. À mon point de vue, cela empêche le fait que, si on ne se présente pas, on recommence le processus, on redonne un autre avis et tout cela. Ce n'est pas compliqué.

M. Tardif: Est-ce le seul point qui ferait adopter les articles 91 à 96 inclusivement par le député, si on ajoutait cela?

M. Ciaccia: Un instant! M. le Président, est-ce que je pourrais porter à l'attention... M. le Président, est-ce que je peux avoir le droit de parole?

Le Président (M. Beauséjour): Oui, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: J'avais demandé au ministre s'il connaissait les raisons pour lesquelles la ville de Laval ne voulait pas l'article 91, ne voulait pas le droit d'adopter par tranches. Le ministre m'a dit qu'il ne le savait pas. Est-ce possible que la raison pour laquelle Laval ne veut pas obtenir le droit d'adopter par tranches, c'est pour éviter la situation où l'opposition ne se présenterait pas? Il n'y aurait pas quorum et l'opposition les forcera à remettre l'adoption du budget. L'opposition va faire de l'obstruction et au lieu d'avoir une opposition valable dans un certain sens, votre projet de loi, l'article 91 va permettre que cela paralyse l'opération du conseil de ville parce que l'opposition ne se présentera pas. Ils ne pourront pas adopter le budget parce qu'il n'y aura pas quorum. C'est pour cela que la ville de Laval, pour la bonne gestion des fonds publics, vous demande de ne pas lui accorder le droit

d'adopter cela par tranches, pour exactement éviter cette situation de paralysie.

M. Tardif: Ce que le député de Mont-Royal me demande, c'est de faire en sorte que cinq conseillers, siégeant au conseil d'administration de la Société de transport de Laval, adoptent, à eux seuls, un budget de 40 000 000 \$ dans l'hypothèse où les 16 autres seraient contre, sur les 21 conseillers. C'est cela qu'il me demande?

M. Ciaccia: Non.

M. Tardif: Mais cela peut revenir à cela, ce qu'il me dit.

M. Ciaccia: Non, parce que là vous parlez d'une chose différente.

M. Tardif: L'adoption automatique, c'est cela que ça peut vouloir dire, M. le Président.

M. Ciaccia: On parle de deux choses différentes. Vous, vous parlez du budget que le conseil d'administration de la STL...

M. Tardif: Oui, c'est ça.

M. Ciaccia:... va présenter...

M. Tardif: Cinq conseillers.

M. Ciaccia: Moi, je parle des droits du conseil de la ville.

M. Tardif: D'adopter le budget de la CTL.

M. Ciaccia: Oui, exactement.

M. Tardif: Et dans l'hypothèse...

M. Ciaccia: Non, dans l'hypothèse que j'ai mentionnée, vous allez réduire la possibilité de cet abus, de cette paralysie si le conseil n'a pas le droit d'adopter par tranches. Parce que, là, il va toujours y avoir un chantage. S'il faut qu'il soit adopté, là, c'est une chose mais autrement, il va y avoir un chantage par l'opposition et cela va paralyser le conseil de ville.

M. Tardif: On arrive devant la situation que j'ai résumée où, théoriquement, si le député dit que l'opposition était à ce point majoritaire et qu'elle pouvait bloquer le budget...

M. Ciaccia: Simplement pour le quorum.

M. Tardif: Enfin, cela revient au même. Faire en sorte qu'un budget de 40 000 000 \$ serait adopté par une minorité, par cinq personnes alors qu'une majorité du conseil

serait contre. Cela, c'est aussi embarrassant.

M. Ciaccia: Ils ne sont pas nécessairement contre.

M. Tardif: Bien, enfin, s'ils ne se présentent pas.

M. Ciaccia: Ce serait à eux de se présenter. Là, ils seraient obligés de se présenter. Il ne faut pas dire: Écoutez, on va bloquer systématiquement la ville, parce que, dans votre cas, vous encouragez l'opposition à ne pas se présenter parce qu'il y a l'autre moyen de l'adoption par tranches. Tandis que, avec ce que la ville de Laval demande, ils vont être obligés de se présenter parce que, s'ils ne se présentent pas, cela va être leur problème. Ils vont être obligés de se présenter, de discuter et de décider du budget.

Une voix: Il va y avoir une grande détérioration du service.

M. Saintonge: Est-ce que la ville de Laval vous a fait des représentations en ce sens-là, M. le ministre? Avez-vous des...

M. Tardif: La ville de Laval préfère l'adoption automatique du budget, je l'ai dit précédemment. C'est clair.

M. Ciaccia: Ces gens doivent avoir des raisons pour le faire.

M. Tardif: Oui, il y a des raisons. Ces raisons-là, j'imagine qu'elles se confinent à celles évoquées par les deux députés. Mais la conséquence de cela, c'est que le budget, à la limite, à l'extrême, pourrait être adopté par cinq personnes membres de la STL et rejeté par seize autres parce que...

M. Ciaccia: Non, ils avaient seulement la peine de se présenter, de faire le quorum et de décider.

M. Tardif: C'est ce que voudrait dire l'adoption automatique du budget, M. le Président.

M. Ciaccia: Oui, mais là vous n'encouragez pas l'abstention et l'absence délibérée pour mettre des bâtons dans les roues dans une administration municipale.

M. Tardif: Non, mais c'est... J'ai l'impression...

M. Ciaccia: Nous, à l'Assemblée nationale, on ne peut pas faire cela. Si on décide de ne pas se présenter à un projet de loi, vous allez l'adopter. C'est la même chose dans une municipalité. Il ne faut pas que vous rédigiez vos lois d'une telle façon

que vous allez paralyser...

M. Tardif: Ce n'est pas tout à fait la même chose...

M. Ciaccia: Bien oui, c'est la même chose. Vous allez paralyser...

M. Tardif:... dans une municipalité.

M. Ciaccia:... l'opération du conseil de la ville.

M. Tardif: Ce n'est pas tout à fait la même chose dans une municipalité.

M. Ciaccia: Encouragez les gens à travailler ensemble, mais pas à faire plus d'opposition.

M. Gagnon: Vous n'avez pas le meilleur exemple.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de motion de clôture et de bâillon au conseil de ville.

Une voix: Trois.

M. Tardif: En tout cas, pour avoir quorum à la STL.

M. Saintonge: M. le Président, le ministre nous dit, d'après mon confrère... De toute façon, le budget n'est pas approuvé et n'est pas adopté par les cinq membres du conseil qui sont au niveau de la Société de transport de Laval. Ces gens doivent le soumettre au conseil municipal, qui doit l'adopter. S'il rentrait, comme la municipalité de Laval le demande, automatiquement en vigueur, c'est un point. Mais je ferai remarquer là-dessus qu'avec les dispositions de l'article 92, si on ne s'entend pas, le budget va être adopté automatiquement. Le budget est adopté par tranches à quatre époques différentes de l'année.

M. Tardif: Ce n'est pas une adoption automatique...

M. Saintonge: Non, non.

M. Tardif:... c'est-à-dire que le conseil vote sur une partie...

Une voix: Peut.

M. Tardif:... peut voter sur une partie.

M. Ciaccia: S'il ne vote pas?

Une voix: Il peut l'adopter par tranches.

M. Tardif: Il n'est pas obligé...

M. Saintonge: Il n'est pas obligé de le faire. Il est évident, à ce moment-là, que, s'ils ne s'entendent pas, de toute façon, à mon point de vue, ils n'ont qu'à bloquer aussi, à tous les mois, cela va être réglé. Dans le fond, l'adoption qu'ils ont à faire, finalement, s'ils adoptent cela de cette façon parce qu'ils disent "on ne peut pas faire autrement, il faut fonctionner, on adopte un quart, un quart, un quart, un quart", même s'ils ne sont pas d'accord, ils vont arriver au bout du mois de juillet - attendez un peu, on dit "janvier, avril, juillet, octobre" - à adopter le budget par petites tranches, par trois fois et cela vient de s'éteindre.

M. Gagnon: Cela va leur permettre de s'organiser.

M. Saintonge: Bien oui. Le député n'était pas ici ce matin, je mentionnais que le ministre des Affaires municipales, justement dans une disposition précise de la Loi sur les cités et villes, telle qu'elle existe, prévoit que le budget doit être adopté avant le 31 décembre. S'il n'est pas adopté avant le 31 décembre, on doit demander une autorisation spéciale au ministre des Affaires municipales pour un délai afin d'adopter le budget. Le ministre donne une prolongation, généralement d'un mois. Au bout d'un mois, si les gens ne l'ont pas encore adopté, ils retournent au ministre pour demander encore une fois une autorisation.

M. Gagnon: M. le député, pour ne pas que vous soyez obligé de recommencer cela...

M. Saintonge: Oui.

M. Gagnon:... j'étais là quand vous avez expliqué cela.

M. Saintonge: Bon. Si vous avez compris, vous allez voir que, "incentive" qu'il y avait de faire une demande au ministre des Affaires municipales en donnant une date fixe pour adopter le budget, cela faisait en sorte qu'on accélérât le processus.

Une voix: C'est correct, cela.

M. Saintonge: Je m'excuse, M. le Président. On va laisser le ministre décider.

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

M. Saintonge: Juste un dernier point, M. le Président. Dans la Loi sur les cités et villes, les nouvelles dispositions adoptées par la loi 2 prévoient qu'à chaque mois un douzième des crédits est automatiquement adopté. Dans la Loi sur les cités et villes, on dit: Lorsque, le 1er janvier, le budget

n'est pas adopté, le douzième de chacun des crédits prévus au budget de l'exercice précédent est censé être adopté. Il en est de même au début de chaque mois subséquent si, à ce moment, le budget n'est pas encore adopté. Tandis qu'ici, si le budget n'est pas adopté au 31 décembre, on dit qu'ils peuvent provisoirement adopter quelque chose.

Il y a encore un acte automatique. Si on adopte un quart des crédits, c'est qu'on vient quand même confirmer qu'on accepte en partie le budget proposé.

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

M. Saintonge: Là, je ne peux plus parler.

Le Président (M. Beauséjour): C'est exact, à moins qu'il ait un consentement des membres de la commission, puisque vous avez...

M. Gagnon: Ah bien, non, vous n'aurez pas mon consentement.

M. Saintonge: J'en suis convaincu. Je n'en doute pas.

M. Ciaccia: Pas de consentement, M. le Président.

M. Saintonge: Excellent!

Le Président (M. Beauséjour): Un instant! Vous avez eu 21 minutes et 10 secondes. Alors, je voudrais savoir s'il y a consentement des membres de la commission pour que vous puissiez dépasser vos 20 minutes. Le député de Laprairie a complété ses 20 minutes sur l'article.

M. Saintonge: Sur l'article en question.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce qu'il y a consentement pour qu'il puisse poursuivre?

M. Ciaccia: C'est seulement sur l'article 91.

M. Saintonge: C'est sur chaque paragraphe, M. le Président.

M. Ciaccia: Il n'a pas utilisé son droit de parole sur l'article 92.

M. Saintonge: Là, c'est pour le premier paragraphe. Vrai ou faux? Vous êtes le maître des débats.

M. Gagnon: À l'unanimité de la commission, vous n'avez pas de consentement.

M. Saintonge: J'en douterais...

Le Président (M. Beauséjour): De ce côté-là, est-ce que j'ai consentement?

M. Saintonge: Vous avez mon consentement.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, mais, le député de Mont-Royal, je ne sais pas s'il donne son consentement pour que vous puissiez dépasser vos vingt minutes. M. le ministre, je veux juste savoir, est-ce que du côté...

M. Tardif: M. le Président, mise aux voix, s'il vous plaît.

M. Saintonge: Mise aux voix, parfait, on vote. Vote enregistré, M. le Président, on barre les portes.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Richmond.

M. Fallu: M. le Président, une question de règlement.

Le Président (M. Beauséjour): Oui.

M. Fallu: Je pense qu'un président d'une autre commission qui vient ici à cette commission demander la parole, c'est oublier complètement son règlement, pour ne pas dire ne pas être...

Le Président (M. Beauséjour): Non.

M. Saintonge: M. le Président, je vous ferai remarquer là-dessus qu'il est membre de la commission.

Le Président (M. Beauséjour): À l'ordre! À l'ordre!

Une voix: M. le député de Groulx et le député...

Le Président (M. Beauséjour): Il est membre de la commission.

M. Fallu: Nous avons fait erreur lorsque nous l'avons nommé membre de la commission, M. le Président.

M. Ciaccia: Ce n'est pas ma faute, je n'étais pas là.

M. Saintonge: Vous avez donné votre consentement aux modifications.

M. Ciaccia: Mais, il est membre de la commission.

M. Vallières: M. le Président...

Le Président (M. Beauséjour): Un instant!

M. Vallières: Selon quel article, M. le Président, on ne peut pas aller participer...

Le Président (M. Beauséjour): Je vais vérifier ce qu'il en est.

M. Fallu: Sauf à la commission des crédits.

M. French: Il va avoir de la misère ce soir!

M. Vallières:... président d'une autre commission.

Le Président (M. Beauséjour): Le député de Richmond est effectivement membre de la commission. M. le député de Richmond.

M. Vallières: Merci, M. le Président. Compte tenu que le ministre semble avoir certaines difficultés avec cet article-là, est-ce qu'on pourrait lui faire une recommandation à savoir que peut-être il prenne la nuit à titre de conseil pour étudier une solution autre que celle qu'il propose? (23 h 45)

M. le Président, je comprends que M. le ministre est pressé, on pourrait voter immédiatement.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord, appel nominal.

M. Vallières: Oui.

M. Ciaccia: Le ministre ne veut pas faire de changement aux articles 91 à...

M. Tardif: M. le Président, j'ai accueilli un bon nombre de suggestions de l'Opposition. Je vous dis qu'en ce qui concerne l'adoption du budget, si la ville de Laval désire introduire un automatisme dans l'adoption de ce budget, elle peut le faire. Maintenant, c'est bien évident - et le député de Mont-Royal le sait - que nos mairies sont un peu des régimes de type présidentiel où tu peux avoir un maire qui est élu par l'ensemble de la population et les conseillers qui sont élus par les uns, par les autres. Pardon? Sur division...

M. Ciaccia: Mon collègue a une question à poser.

M. Saintonge: Est-ce qu'on me donne la permission de poser une question, M. le Président?

M. Tardif: Oui, M. le Président. Est-ce que je peux prendre une cigarette?

M. Saintonge: J'avais fait une remarque... Attention à la porte... J'avais noté cet après-midi le deuxième alinéa de l'article 93: "L'adoption, après le 1er janvier, du budget ou de l'un de ses crédits conformément à l'article 92 a un effet rétroactif à cette date." Lors de l'adoption du projet de loi 2, les dispositions semblables ont toutes été annulées. J'avais cité, en référence, un article cet après-midi. Le député de Groulx va peut-être se souvenir de cela.

Une voix: Est-ce que vous l'avez avec vous, M. le député?

M. Saintonge: Oui, l'article 21.

Le Président (M. Beauséjour): Je m'excuse, je viens d'y songer, votre temps de parole est terminé.

M. Saintonge: Il vient de me donner le consentement, vous étiez absent, M, le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Ah bon!

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord.

M. Tardif: L'avez-vous la référence?

M. Saintonge: L'article 21, M. le Président, dans le projet de loi 2.

M. Tardif: L'article 21 du projet de loi 2.

M. Saintonge: Le secrétaire de la commission va vous le confirmer parce que dans le projet de loi 2, je l'ai le projet de loi 2, mais il est écrit.

M. Tardif: M. le secrétaire de la commission, l'article 21 du projet de loi 2.

M. Saintonge: Ce n'est pas compliqué du tout, vous allez vous en rendre compte. Je ne sais pas si cela a été vérifié avec les Affaires municipales. Vous avez...

Le Président (M. Beauséjour): C'est l'article 21...

M. Saintonge: Ma question se posait, M. le Président, parce que ce ne sont pas tout à fait les mêmes termes. Je ne sais pas si cela change parce qu'on parle du budget ou de l'un de ses crédits, conformément à l'article 92, ce sont les crédits provisoires, si on veut. Je me souviens qu'à l'article 2 on l'avait enlevé en disant que c'était de la mauvaise législation si on le laissait comme tel et il fallait le rayer. Je n'ai pas compris le motif, c'était assez confus.

M. Tardif: Mutatis mutandis, avec ce nettoyage du texte par le député de Laprairie, donc...

M. Saintonge: Non, pas par le député de Laprairie, je ne le nettoie pas, mais je vous souligne qu'on l'a fait à l'article 2. Je voulais savoir des légistes, au niveau des Affaires municipales, si c'était concordant?

M. Tardif: C'est ce que je pose comme question.

M. Saintonge: Oui. J'attirais votre attention. Je vais prendre sur moi de dire qu'on doit l'abroger.

M. Tardif: C'est-à-dire qu'ayant sauté dans le projet de loi 2 il peut sauter ici également sans que cela affecte le sens général, c'est cela? Le budget, peu importe sa date d'adoption, est présumé adopté... Le budget de l'année totale, est-ce cela? L'adoption du budget, peu importe sa date...

M. Saintonge:... a un effet rétroactif.

M. Tardif:... est présumée être pour l'année financière et donc...

M. Saintonge: Dire qu'il y a un effet rétroactif, cela ne sert à rien. Je pense que c'est pour cela.

M. Tardif: C'est cela qui a été fait dans la loi 2, de sorte que...

M. Saintonge: Oui, cela je peux vous le confirmer.

M. Tardif:... ce serait concordant? Adopté, M. le Président.

M. Saintonge: Donc, vous proposez un papillon disant que le paragraphe 2 est retiré.

M. Tardif: Je propose que le paragraphe 2 de l'article 93 du projet de loi 81, pardon, du projet de loi 8... Je faisais du "wishful thinking".

Le Président (M. Beauséjour): Si vous pouvez le mettre par écrit, cela me fera plaisir d'en faire part.

M. Tardif: M. le Président...

M. Saintonge:... c'est adopté?

Une voix: Est-ce qu'on peut en avoir une photocopie?

M. Saintonge: C'était justement cela quand je disais une espèce d'impact politique de décisions politiques sur l'adoption des

règlements d'emprunt par le ministre.

Une voix: Il parlait d'une loi.

M. Saintonge: J'ai compris qu'il y avait des crédits dans cela.

M. Tardif: Pardon?

M. Saintonge: Il parlait d'une route.

M. Tardif: D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): J'attends le texte de l'amendement.

M. Saintonge: Vous êtes patient, nous aussi!

Le Président (M. Beauséjour): C'est à l'article 93?

M. le ministre, c'est sur l'article 93?

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce qu'on pourrait passer à l'article 91?

M. Tardif: 91.

M. Ciaccia: Sur division à l'article 91.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté sur division.

M. Tardif: La même chose pour l'article 92.

Le Président (M. Beauséjour): Article 92.

M. Tardif: Pour l'article 93 on attend que nos gens regardent cela. Article 94, sur division.

M. Ciaccia: Attendez que le président les appelle, s'il vous plaît!

M. Saintonge: Il n'est pas vite...

Le Président (M. Beauséjour): Nous allons attendre, sans quoi nous devrions suspendre l'article 93.

M. Saintonge: On suspend l'article 93, allez-y. Article 94.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 93 est suspendu. Article 94.

M. Tardif: Sur division.

Le Président (M. Beauséjour): Article 94.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Article 94, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 95.

M. Ciaccia: Adopté, l'article 95.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Article 96.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Nous revenons à l'article 93.

M. Tardif: Continuez, M. le Président dans les autres suspensions parce que...

Le Président (M. Beauséjour): Ah bon!

M. Tardif: En reste-t-il encore? L'article 127.

Le Président (M. Beauséjour): J'ai l'article 79 aussi. Nous pouvons passer à l'article 127.

M. Tardif: L'article 79 a-t-il été adopté?

Le Président (M. Beauséjour): Non.

M. Tardif: L'article 127, c'est quoi? On nous avait demandé ce qu'il existait ailleurs, est-ce cela? Dans le cas de la CUM, le maximum, 100 \$. Max, dans mon langage, c'est maximum. La première infraction, maximum, 100 \$, deuxième infraction, dans un an, minimum 100 \$, maximum 500 \$. Donc, les montants ont été indexés ici.

M. Saintonge: À la CTCRO, est-ce la même chose?

M. Tardif: À la CTCRO... Alors c'est de 500 \$ à 1000 \$ en cas d'une deuxième récidive, M. le Président.

M. Saintonge: 500 \$?

M. Tardif: Pour une première récidive c'est de 100 \$ à 500 \$ et pour une deuxième récidive c'est de 500 \$ à 1000 \$.

M. Saintonge: D'une deuxième récidive, et dans le premier cas c'est quoi?

M. Tardif: De 100 \$ à 500 \$.

M. Ciaccia: Avant les récidives c'est quoi?

M. Saintonge: Avant les récidives.

M. Tardif: Maximum 500 \$.

M. Saintonge: La première récidive, entre 100 \$ et?

M. Tardif: Et 500 \$.

M. Saintonge: Et 500 \$, c'est la même chose. Il y a un minimum.

M. Tardif: Il y a un minimum cependant.

M. Saintonge: Il y a un minimum.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Et la deuxième récidive?

M. Tardif: De 500 \$ à 1000 \$.

M. Saintonge: Vous proposez quoi, M. le ministre?

M. Tardif: Le laisser tel quel.

M. Saintonge: Comme tel?

M. Tardif: Oui, oui.

M. Saintonge: Sur division.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 127 est adopté sur division.

M. Saintonge: Là, je peux parler.

M. Tardif: M. le Président, me permettez-vous de revenir à l'article 93?

Le Président (M. Beauséjour): Sur l'article 93.

M. Tardif: Alors, l'article 93 du projet de loi 8 est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

M. Saintonge: Est-ce que le président se retrouve?

Le Président (M. Beauséjour): Oui. Je ne lirai pas l'amendement.

M. Saintonge: Le ministre l'a lu.

Le Président (M. Beauséjour): Cela a été très bien lu. L'amendement est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: Je vous demanderais d'appeler...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 93, tel qu'amendé, est adopté?

M. Saintonge: Sur division.

M. Ciaccia: Sur division.

M. Saintonge: Le premier paragraphe.

M. Tardif: M. le Président, est-ce que je pourrais vous demander d'appeler l'article 79 qui avait été laissé en suspens?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 79.

M. Tardif: M. le Président, je propose de remplacer les articles 79 et 80 du projet de loi par le suivant: "79. Le président du conseil d'administration ou, en son absence, le directeur général peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie et la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements de la société, décréter une dépense qu'il juge nécessaire pour remédier à la situation.

"Dans ce cas, il doit faire un rapport motivé au conseil de la ville de Laval à la première assemblée qui suit. "

M. Saintonge: M. le Président, je pense que dans ce cas-là il faudrait l'envoyer à la société et non pas à la ville de Laval. C'est la société, ce n'est pas le conseil de ville. Dans le cas du budget, on était dans le conseil, mais dans ce cas-là c'est la société.

M. Tardif: C'est cela. On parle d'une dépense non prévue au budget, puis c'est le président de la société qui a pris la décision de faire la dépense et il doit en informer le conseil.

M. Saintonge: Mais ne faudrait-il pas à ce moment-là que la société approuve de telles dépenses et qu'on en informe le conseil de la ville? Il me semble que pour être dans la rigueur il faudrait que la société comme telle approuve cette chose-là.

M. Tardif: "Dans ce cas, il doit faire un rapport motivé au conseil de la société et au conseil de la ville de Laval à la première assemblée qui suit. "

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: C'est cela?

Une voix: Aux deux conseils.

M. Tardif: "Dans ce cas, il doit faire un rapport motivé au conseil de la société et au conseil de la ville de Laval à la première assemblée qui suit. " Voilà, M. le Président.

M. Saintonge: M. le Président, c'est tout lu, Ne vous en faites pas avec cela.

M. Ciaccia: Jean-Pierre, une chance que tu es là.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, l'amendement est: Remplacer les articles 79 et 80 du projet de loi par le suivant:...

M. Saintonge: M. le Président, cela vient d'être lu par le ministre.

M. Tardif: C'est considéré comme lu.

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

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: Est-ce qu'il en reste?

M. Ciaccia: L'article 150.

M. Tardif: L'article 150?

Le Président (M. Beauséjour): L'article 150.

M. Saintonge: Pourquoi l'article 80 disparaît-il?

Le Président (M. Beauséjour): Un instant. C'est que l'article 80, il aurait fallu l'ouvrir...

M. Tardif: Il avait été adopté, mais on le remplace.

Le Président (M. Beauséjour): Oui?

M. Tardif: C'est parfait, cela.

Le Président (M. Beauséjour): Alors, tout va bien. L'article 150.

M. Gagnon: Adopté, M. le Président.

M. Tardif: On a pris, à la suggestion du député de Laprairie, le texte de la Loi sur les cités et villes: "Fait rapport à la prochaine assemblée du conseil."

M. Saintonge: C'est parfait.

M. Ciaccia: C'est exact.

M. Tardif: Article 150, adopté.

M. Saintonge: J'ai une question très courte.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: On dit: "Entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement"; pourquoi par proclamation? Qu'est-ce qui vous empêche de le fixer à la date... ?

M. Tardif: Ils nous ont dit qu'il faut se laisser une marge de manoeuvre parce que la ville de Laval, même avec la meilleure volonté, ne pourra pas procéder, d'ici le 1er janvier - ce n'est pas très long - à poser tous les gestes qui sont prévus là.

M. Saintonge: Est-ce que vous envisagez - on dit "à l'exception des dispositions exclues par cette proclamation" - des dispositions qui vont prendre plus de temps pour entrer en vigueur?

M. Tardif: C'est au rythme qui conviendra à la ville de Laval.

M. Lussier: Et hors-territoire, surtout.

M. Tardif: C'est au rythme avec lequel la ville de Laval pourra introduire ces changements dans son... C'est bien plus à sa demande.

M. Saintonge: D'accord. C'était une question d'information que je posais.

M. Tardif: Ils nous ont demandé de ne pas être pris avec tout cela du jour au lendemain.

M. Saintonge: Parfait D'accord.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 150 est-il adopté?

M. Gagnon: Adopté.

M. Ciaccia: J'ai une petite question. Est-ce que le ministre serait prêt à inclure, à l'article 150, une référence à un engagement du ministre d'indemniser la ville de Laval...

M. Tardif: M. le Président, je répète mon engagement d'envoyer une lettre. Je vais aller plus loin que cela; je vais faire en sorte que cette lettre, je puisse la remettre au député de Mont-Royal, lors de la troisième lecture de ce projet de loi.

M. Ciaccia: Article 150, adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Article 150, adopté. Est-ce que les titres des sections sont adoptés?

M. Ciaccia: Pardon?

Le Président (M. Beauséjour): Les titres des sections sont-ils adoptés?

M. Ciaccia: Les titres, out.

M. Saintonge: Out.

Le Président (M. Beauséjour): Les intitulés sont-ils adoptés?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Le titre du projet de loi est-il adopté?

M. Tardif: Adopté,

M. Ciaccia: Sur division.

M. Saintonge: Non, le titre du projet de loi.

M. Ciaccia: Non, on me demande... Le titre est adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce qu'il y a une motion de renumérotation?

M. Tardif: Oui, M. le Président, on vous demanderait de renuméroter tout ce qui a besoin de l'être.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord sur la proposition du ministre. Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Le projet de loi, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté sur division.

M. Tardif: Bon. Peut-on appeler le projet de loi 81?

Le Président (M. Beauséjour): Comme nous avons complété nos travaux...

M. Fallu: Non, on n'a pas complété notre mandat, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour): Ah! Non.

M. Fallu: Notre mandat était également d'étudier le projet de loi 81.

Le Président (M. Beauséjour): Dans notre mandat, il y avait la loi 81 mais, compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 5)