



---

# 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 (1)

Le mercredi 12 décembre 1984 — No 11

**Président : M. Richard Guay**

---

**QUÉBEC**

## **Débats de l'Assemblée nationale**

### **Table des matières**

Remarques préliminaires	
M. Guy Tardif	CAE-321
M. John Ciaccia	CAE-321
M. Jean-Pierre Saintonge	CAE-325
M. Élie Fallu	CAE-329
Mme Lise Bacon	CAE-335
Étude détaillée	
Constitution	CAE-348
Organisation	CAE-349
Comités consultatifs	CAE-366
Directeur général et autres officiers	CAE-375
Immunités	CAE-380
Fonctions et pouvoirs	CAE-380

### **Autres intervenants**

- M. Jacques Beauséjour, président
- M. Jean-Paul Champagne
- M. Hubert Desbiens
- \* M. Paul Lussier, ministère des Transports
- \* M. Daniel Hargreaves, idem
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

**Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762**

**Le mercredi 12 décembre 1984**

**Étude détaillée du projet de loi 8**

(Onze heures quarante-deux minutes)

**Le Président (M. Beauséjour):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements est réunie pour procéder à l'étude détaillée 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.

Je demanderais au secrétaire de nous indiquer s'il y a des remplacements.

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. Tout d'abord, les membres présents: Mme Bacon (Chomedey), M. Beauséjour (Iberville), M. Ciaccia (Mont-Royal), M. Desbiens (Dubuc), M. Fallu (Groulx), M. Gagnon (Champlain), M. Tardif (Crémazie). Les deux remplacements: M. Baril (Arthabaska) remplace Mme Juneau (Johnson) et M. Gravel (Limoulu) remplace M. Tremblay (Chambly). M. Saintonge, présent.

**Le Président (M. Beauséjour):** Nous allons procéder avec l'étude du projet de loi 8. S'il y a des remarques préliminaires, je suis prêt à laisser la parole aux membres. M. le ministre.

**Remarques préliminaires**

**M. Guy Tardif**

**M. Tardif:** Non, M. le Président, il n'y a pas lieu, je pense, que je répète ce que j'ai déjà dit en deuxième lecture. Il s'agit essentiellement d'un projet qui est présenté, j'allais dire, à la demande de la ville de Laval, qui veut littéralement s'assurer qu'elle décide des orientations du niveau de services à Laval, en matière de transport en commun. La ville a même été jusqu'au point de présenter un projet de loi privé à cet effet. Nous avons jugé que, s'agissant d'un transport public, il était préférable de procéder par voie publique. En conséquence, nous nous retrouvons ici avec un projet de loi qui, essentiellement encore une fois, vise les objectifs de la ville de Laval et va un peu plus loin, j'en conviens, dans la mesure où on parle de la question de la desserte en territoire.

C'est que, pour nous, il nous apparaissait que le principe de "no taxation without representation", comme disent d'aucuns, vaut très bien pour Laval, principe

que l'Opposition a défendu brillamment, enfin a supporté et a appuyé, en disant: C'est normal que les élus qui doivent prélever des taxes soient ceux qui contrôlent la CTL. Nous disons justement que c'est ce même principe qui nous a amenés à introduire la question de la desserte hors territoire dans ce projet de loi, de façon que si - seulement si - les villes de banlieue, zone nord, rive nord ou ailleurs, décident d'être desservies par la CTL, il y aura une résolution du conseil qui prendra la décision à cet effet, négociera une entente avec Laval, mais alors la responsabilisation politique sera vraie aussi bien à Laval qu'ailleurs. C'est la raison pour laquelle il nous semblait, en voulant être logique dans la prise en charge par les élus locaux, qu'il fallait faire cela. Évidemment, cela explique les deux séries d'articles que l'on retrouve dans cette loi. Voilà.

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

**M, John Ciaccia**

**M. Ciaccia:** Merci, M. le Président. Le ministre ne voulait pas faire de commentaires préliminaires, mais il en a fait quelques-uns. Alors, je me sens obligé de poser quelques questions pour faire certaines clarifications sur les propos qu'il a tenus. C'est vrai que c'est à la demande de Laval que l'on étudie le projet de loi; cependant, il y a des changements dans ce projet de loi qui sont différents de ceux que Laval avait demandés. Le changement principal est la desserte hors territoire. On ne veut pas retourner aux arguments du discours en deuxième lecture, mais on oblige effectivement les autres municipalités, après le 1er janvier 1986, à décider soit de faire des ententes avec la nouvelle société ou bien de se desservir des contre-offres elles-mêmes. C'est sur cet aspect-là que nous posons des questions. Pourquoi les obliger à ce moment-ci, quand votre prédécesseur avait dit: On va leur laisser prendre leur propre décision elles-mêmes parce qu'elles auraient pu, avant ce projet de loi, se prévaloir du projet de loi 46, si elles avaient voulu former des conseils intermunicipaux? Elles ont choisi de ne pas le faire, mais elles vont y être obligées.

Je voudrais en venir à une question sur les chiffres que le ministre...

**M. Tardif:** Est-ce que je peux tout de suite faire amende honorable, avant même que vous le demandiez?

**M. Ciaccia:** D'accord, parce que, dans votre réplique, on a pas la réplique à la réplique.

**M. Tardif:** D'accord. J'ai cité le chiffre d'à peu près 5 000 000 \$...

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le ministre, s'il vous plaît, on veut enregistrer.

**M. Tardif:** Excusez, j'ai cité le chiffre d'à peu près 5 000 000 \$. Je m'excuse, je voulais faire la correction, la mise au point. J'ai cité le chiffre de 5 000 000 \$ comme étant la dépense d'expropriation de Transport Mille-Îles, Autobus Mille-Îles, Lévis, etc. Le fait est que c'est à peu près cela 5 900 000 \$, sauf qu'il y a eu par la suite un jugement du tribunal qui est venu rajuster le prix d'une des compagnies expropriées. Il y a eu différents frais de financement, etc., qui ont porté finalement le coût de l'opération aux chiffres cités par le député de Mont-Royal. Je m'excuse, j'avais la correction ici à faire. En un sens, je dois dire que nous avons tous les deux raison, le prix initial d'acquisition était de l'ordre de 5 000 000 \$, mais le jugement du tribunal et divers facteurs ont porté le coût à 7 000 000 \$. Le chiffre correct, finalement, est celui de 7 000 000 \$, je m'en excuse.

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

**M. Ciaccia:** Alors, on a corrigé le chiffre de 7 000 000 \$. Je voudrais revenir sur les arguments que le ministre avait donnés pour démontrer qu'effectivement c'était 10%. Prenons les chiffres que vous avez donnés en Chambre...

**M. Tardif:** L'achalandage.

**M. Ciaccia:** C'était 5 000 000 \$. Vous avez dit: L'achalandage, sur 21 000 000 de passagers, 10% viennent en dehors de la ville de Laval...

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le député de Mont-Royal, s'il était possible, dans le cadre des questions, de les poser plutôt lors de l'étude article par article au lieu...

**M. Saintonge:** C'est un grand principe cela, M. le Président. C'est difficile de...

**Le Président (M. Beauséjour):** Au niveau de grands principes?

**M. Ciaccia:** On n'est pas encore arrivés à l'article 1. Ce sont des remarques et des questions préliminaires qui vont nous aider à passer plus vite à travers les articles.

**Le Président (M. Beauséjour):** D'accord.

**M. Ciaccia:** Alors, si je reviens, l'argument du ministre est celui-ci: l'achalandage, 10% des usagers du service viennent d'en dehors de Laval. Cela veut dire que 10% de l'équipement est utilisé en dehors de Laval. Cela aurait voulu dire que 10% des 5 500 000 \$, ce serait le montant avec lequel Laval serait aux prises si les autres municipalités n'utilisaient pas le service. Ce raisonnement n'est pas tout à fait exact. Les chiffres qu'on m'a donnés... Quand je vous ai donné les chiffres de 7 200 000 \$ et 2 500 000 \$, je ne les ai pas pris dans les airs.

**M. Tardif:** Mais 10% de 7 000 000 \$, cela ferait 700 000 \$.

**M. Ciaccia:** Mais ce n'est pas 10% parce qu'il faut que vous admettiez que les usagers dans la ville de Laval sont plus nombreux. Dans les autobus qui vont voyager à Laval, il y aura plus de passagers par autobus qu'il y en aura qui vont aller à Saint-Jérôme. On me l'assure. On ne peut pas aller par le nombre: 10% viennent d'en dehors, alors cela veut dire qu'ils sont 10% dans les autobus. Ce n'est pas exact parce que, quand l'autobus va aller à Saint-Jérôme, à Sainte-Thérèse, à Saint-Eustache, il n'y aura pas le même nombre de passagers que dans les autobus qui voyagent dans la ville de Laval elle-même. On me dit, selon les chiffres que les gens de Laval m'ont donnés, qu'environ un tiers de la flotte est utilisée hors du territoire de Laval. Autrement dit, sur les 7 200 000 \$, ils estiment que 2 500 000 \$ seront utilisés pour desservir les municipalités hors de Laval. Cela voudrait dire que, s'il n'y a pas d'entente de prise avec toutes les autres municipalités, Laval va être prise avec un équipement de 2 500 000 \$, sans comprendre le personnel additionnel. C'est pour cette raison qu'on disait au gouvernement que, s'il n'y a pas d'entente, il va falloir que quelqu'un s'occupe de ces 2 500 000 \$. Je ne pense pas qu'on puisse dire: Le gouvernement paie déjà 30%. Oui, vous payez 30% des déficits opérationnels, mais les autres deux tiers, ce n'est pas vous qui les payez. Les 2 500 000 \$, ce n'est pas une offre du gouvernement. Vous payez de toute façon le déficit opérationnel sur les 2 500 000 \$. Alors, ce n'est pas un cadeau additionnel que vous faites. Mais ce qui arrive aux autres deux tiers, ils disent: Si on est pris avec, on ne veut pas absorber les autres deux tiers, on ne veut pas absorber les 2 500 000 \$.

Admettons que vous payez un tiers, 1 800 000 \$, c'est cet aspect que nous demandons au gouvernement de prévoir dans le projet de loi. S'il n'y a pas d'entente, quelque chose devrait être fait pour compenser la ville de Laval pour ce suréquipement. Je voudrais avoir la réaction du ministre sur les chiffres qui m'ont été fournis par Laval quant au suréquipement.

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

M. Tardif: M. le Président, même si ce n'est pas dans l'étude article par article, on a raison de traiter de cette question parce qu'elle conditionne à peu près la moitié du projet de loi. Je fais la correction que j'ai faite pour l'ampleur des chiffres résultant de l'expropriation. C'était le chiffre initial de l'expropriation et, après cela, il y a eu les autres dépenses incidentes de sorte que le résultat total était d'environ 7 000 000 \$.

M. le Président, les chiffres d'achalandage que j'ai devant moi sont pour 1980, 1981, 1982 et 1983. J'ai cité en Chambre le chiffre pour l'année 1983, j'ai dit qu'il y a 21 000 000 de passagers dont environ 2 100 000 viennent hors territoire, donc 10%. Première façon d'essayer de faire un partage. Je conviens avec le député qu'il y en a d'autres. La deuxième, c'est: Quelle est la part des revenus qui provient des clients hors territoire et des clients in-territoire. M. le Président, la part des revenus hors territoire était en 1984 de 16%. Cela veut dire qu'une partie... En d'autres termes, si vous me permettez, la partie hors territoire génère, proportionnellement à son achalandage qui est de l'ordre de 10%, des revenus un peu supérieurs à ce qu'elle pourrait apporter dans l'assiette des revenus de Laval.

La troisième façon de calculer, c'est le nombre d'heures consacrées par les autobus à circuler. On constate que, selon les chiffres que nous avons, 14, 6% des heures d'autobus sont consacrées à circuler hors Laval, ce qui veut donc dire 86% dans Laval. Peu important les heures d'autobus, les revenus générés, l'achalandage, on se retrouve avec un ordre de grandeur entre 10% et 15% pour la partie hors territoire.

M. le Président, ce que je voudrais dire ici, ce que j'ai affirmé, je pense, en Chambre, c'est qu'on peut faire une hypothèse pessimiste et dire, du jour au lendemain, que toutes les villes autour de Laval: Boisbriand, Lorraine, Rosemère, etc., vont décider de s'équiper d'autobus. Je ne suis pas sûr qu'après avoir fait leurs calculs ces villes décideront de mettre sur pied leurs propres réseaux. Elles pourraient le faire tout comme elles pourraient décider, individuellement ou collectivement, de demander à Laval de leur fournir ce service.

La différence, c'est qu'à l'heure actuelle elles avaient le service et ne payaient rien.

**M. Saintonge:** La municipalité?

**M. Tardif:** Pardon?

**M. Saintonge:** La municipalité.

**M. Tardif:** Les villes autres que Laval, j'entends, toute la couronne nord.

**M. Saintonge:** Les usagers.

**M. Tardif:** Non, c'étaient les usagers et c'était le gouvernement et c'était Laval aussi qui payaient, c'est cela qu'il faut bien se dire. On est trois à se partager la note, le déficit comme tel: les usagers, le gouvernement et la ville. Si Laval fournit un service à des gens et qu'en fin de compte il y a un déficit et qu'on est à trois à se le partager, les Lavallois payaient pour une partie du service hors territoire. Donc, ce que je dis, c'est qu'on peut faire l'hypothèse pessimiste et dire que tout cela c'est de trop. Je ferai aussi remarquer au député que, depuis 1972, il y a à peu près 20 000 000 \$ d'équipements qui ont été achetés à Laval, 225 autobus, des garages et cela a été payé à 75% par l'État québécois. Donc, le gouvernement du Québec n'a peut-être pas contribué, comme vous dites, à l'expropriation des compagnies, mais il a juste mis 20 000 000 \$ à équiper convenablement la CTL.

Ceci dit, on peut faire l'hypothèse optimiste et dire que Laval ne perdra rien. On peut aussi faire une hypothèse mitoyenne et dire que Laval va peut-être se débarrasser des bouts de ligne non payants. Il y en a de cela. On peut penser aussi qu'elle va garder la ligne de Rawdon et de Saint-Michel-des-Saints qui est plus payante. Elle est effectivement payante, celle-là.

Ce que je dis et ce que j'ai affirmé au maire Lefebvre au téléphone, parce que je lui ai parlé au début de la semaine, c'est ceci: M. le maire, si tant est qu'il y avait, au terme de l'opération - et je le répète encore une fois pour les fins du Journal des débats - si tant est qu'au terme de cette opération, où des villes vont décider de s'équiper, d'autres pas, d'autres vont faire un contrat de services avec Laval, on se retrouvait dans cette situation mentionnée par le député de Mont-Royal, je dis qu'il y a au moins une chose qui est sûre. C'est que nous continuons d'assumer le tiers du déficit des opérations et le service de la dette de cette expropriation entre là-dedans. Deuxièmement, je suis prêt à regarder avec les gens de la ville de Laval la façon en quelle que sorte d'éponger toute perte éventuelle chiffrable qui pourra résulter de cela. Cela devrait peut-être sécuriser le

député de Mont-Royal et, j'espère, la députée de Chomedey.  
(12 heures)

Lorsque le gouvernement ne veut assumer aucune part dans les déficits résultant de l'expropriation d'une commission de transport, il fait comme il l'a fait dans le cas du projet de loi 46 concernant la CTCUM, la CTRSM et la CTCUQ. Dans ce projet de loi 46, je lis, M, le Président: "La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et la Commission de transport de la rive sud de Montréal n'ont droit à aucune indemnité pour la perte de leur droit de continuer l'exploitation à l'extérieur de leur territoire de tout réseau de transport en commun."

Dans ce cas-là, cela a été mis dans la loi. Et comme nous n'avons pas, dans le cas de la loi de la CTL, introduit de telles dispositions, M, le Président, il va sans dire que cela laisse entendre qu'il y aurait possibilité d'une éventuelle compensation dans l'hypothèse où, encore une fois, l'ajustement des clientèles des routes et des achalandages se traduisait par une perte.

**M. Ciaccia:** On pourrait inclure ce que vous venez de dire dans la loi, c'est-à-dire qu'il y aurait la possibilité...

**M. Tardif:** Non, ce que nous avons fait jusqu'à maintenant dans les autres lois, c'est qu'il y avait un article pour nous dire qu'on n'en paiera pas. Or, dans ce cas-là, M. le Président, on ne met pas cet article, on ne le retrouve pas. Donc, on laisse la porte ouverte à...

**M. Ciaccia:** Mais vous pouvez dire aussi que, dans la loi 46, c'est parce qu'il y avait des déficits chiffrables, qu'ils envoyaient les comptes à toutes les municipalités tous les ans...

**M. Tardif:** Oui.

**M. Ciaccia:**... et parce qu'il y avait ces déficits chiffrables, vous avez voulu dire clairement qu'il n'y avait pas eu de droit à une compensation. Mais, dans ce cas-ci, on n'est pas dans la même situation. La CTL n'envoie pas de compte aux autres municipalités. Alors, on ne peut pas comparer les clauses de la loi 46 qui s'appliquaient à la CTCUM et à la CTRSM et dire que la même chose pourrait s'appliquer à la CTL. Il n'y a pas eu de comptes d'envoyés.

**M. Tardif:** Ce n'est pas cela, M. le Président. Je m'excuse, mais le député de Mont-Royal est avocat et devrait donc savoir pertinemment que la règle de droit établie

par les tribunaux veut qu'une expropriation sans compensation doit être expressément autorisée par la loi. Sachant cela, si nous n'avons pas voulu inscrire dans cette loi une stipulation expresse disant qu'il n'y aurait pas de disposition équivalente à celle que l'on retrouve dans la loi 46, si on n'a pas voulu inscrire cela dans la loi, c'est que, précisément, on pense que, s'il y avait, par suite des ajustements qui, encore une fois, ne seront pas uniformes partout - le député, je pense, devrait le savoir... Sur certaines lignes, Laval pourrait avoir intérêt à continuer ces dessertes et dans d'autres, il n'y en aurait pas.

Et de toute façon, la loi, en entrant en vigueur - admettons que cela soit le 1er janvier 1985 - ne change rien au régime pendant un an. Donc, il y a une période d'un an pour s'ajuster. Au 1er janvier 1985, cela continue, "business as usual", et je pense que, évidemment, nous devons suivre la situation avec les autorités.

**M. Ciaccia:** Est-ce qu'il y a des négociations en cours entre la Commission de transport de Laval, la ville de Laval et les autres municipalités en ce qui concerne le 1er janvier 1986?

**M. Tardif:** Il y a, me dit-on, deux groupes de municipalités qui ont commencé à se parler, à se former en commission intermunicipale de transport, effectivement, mais le fait, pour un groupe de municipalités données, de se former en commission intermunicipale de transport n'implique pas qu'elles se donnent elles-mêmes les infrastructures. Elles peuvent décider qu'il leur en coûte moins cher de... Et pourquoi est-ce un groupe de municipalités, généralement? C'est qu'on comprendrait mal que l'autobus irait desservir Sainte-Thérèse, en haut, ou Blainville ou Boisbriand, par exemple, et passerait à Rosemère les portes fermées parce que Rosemère est... Donc, il y a une espèce de logique à fonctionner par des regroupements et cela prend un certain temps, et les gens se parlent.

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

**M. Ciaccia:** Je veux aussi donner l'occasion à mes collègues des autres partis de se faire entendre.

Pourquoi imposez-vous la date, pourquoi imposez-vous l'application de la loi 46 aux autres municipalités quand personne ne l'a demandé? À ma connaissance, les municipalités hors de Laval ne l'ont pas demandé et Laval non plus ne l'a pas demandé.

**M. Tardif:** Demander quoi?

**M. Ciaccia:** Elles n'ont pas demandé de rendre obligatoire l'imposition de la loi 46 après le 1er janvier...

**M. Tardif:** Non, c'est vrai qu'elles n'ont pas demandé cela.

**M. Ciaccia:**... ni les municipalités ni la ville de Laval. Pourquoi, M. le Président l'imposez-vous? Pourquoi? Vous auriez bien pu donner effet aux demandes de la ville de Laval de créer la société et laisser les choses telles qu'elles étaient. C'est cela qu'avait dit votre prédécesseur, pas votre prédécesseur immédiat mais celui d'avant, M. Clair. Oui, je l'ai cité. Si le député de Terrebonne veut que j'aille sortir les galées et la citation du ministre Clair, je pourrais le faire. Quand la loi 46 a été adoptée, il a dit: On l'impose à la rive sud, il n'est pas question de la CTCUM et on laisse la CTL telle quelle, telle qu'elle existe. Elles ont le droit de s'en prévaloir. Donc, on ne l'imposera pas, à moins qu'elles nous le demandent. Alors, la question que je pose est la suivante: pourquoi l'imposez-vous quand ni la ville, dans le projet de loi qu'elle vous a présenté, ni les municipalités ne l'ont demandé?

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

**M. Saintonge:** Je pourrais peut-être citer, si le député de Mont-Royal le permet, exactement les paroles...

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

M. Saintonge:... du ministre Clair, l'an dernier, en décembre 1983. Il disait: "Il a été bien peu question de la CTL. Il ne s'agit pas d'un oubli. Il s'agit plutôt d'adopter une approche différente pour une situation différente. Les municipalités desservies par la CTL, je le rappelle, n'ont pas de quote-part à payer. Elles n'ont donc pas autant d'intérêt que les autres municipalités hors territoire à prendre charge aussitôt que possible de l'organisation du transport sur leur territoire. Il aurait été possible, comme dans le cas des deux autres commissions, d'enlever à la CTL le pouvoir de poursuivre ses activités hors territoire ou encore de forcer les municipalités à assumer immédiatement la responsabilité du service sur leur territoire. D'une part, le projet de loi donne à la CTL le pouvoir de contracter avec des municipalités pour leur vendre des services. D'autre part, les municipalités reçoivent, elles, le pouvoir de se regrouper en conseil intermunicipal de transport et de contracter avec le transporteur de leur choix. À eux donc de prendre leurs responsabilités sans aucune intervention

gouvernementale. " C'était le ministère qui disait cela. Aujourd'hui, finalement, moins d'un an après, vous changez ni plus ni moins l'optique gouvernementale dans ce sens-là.

**M. Tardif:** Ce n'est pas correct. Non. Non.

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

**M. Tardif:** Je m'excuse, M. le Président, mais il y a méprise quelque part. Il n'y a aucune incompatibilité. Ce que nous disons, c'est que les villes dans la couronne nord de Laval présentement desservies par la CTL restent libres, à compter du 1er janvier 1986, de se doter ou pas d'une infrastructure de transport ou de garder celle existante. Sauf qu'il y a un principe fondamental sur lequel les députés d'en face, celui de Laprairie notamment, se sont prononcés en Chambre: "no taxation without representation".

**M. Saintonge:** C'est ce que le gouvernement veut appliquer.

**M. Tardif:** À partir du moment où tout... C'est qu'aux élus de la couronne nord qui veulent garder le service actuel parce que cela leur plaît, qu'ils l'aiment, on dit: Ils devront prendre une décision politique, passer une résolution et payer leur quote-part, leur écot.

**M. Ciaccia:** Êtes-vous prêt à enlever de la loi la clause du 1er janvier 1986 et vraiment laisser la volonté... Si vous enlevez cette clause-là, ils vont décider eux-mêmes de la même façon. Ils vont pouvoir le décider. Ils pourraient même le décider avant. Ils pourraient décider au mois de mai 1985 de s'en doter, parce que la loi 46 leur en donne le droit. Si vous voulez vraiment leur donner cette volonté, cette liberté de choisir, enlevez cette clause-là et laissez le projet...

**M. Tardif:** Est-ce qu'ils sont prêts à payer avant le 1er janvier 1986?

**M. Ciaccia:** Ils ne le seront pas plus. Cela ne change rien.

**Le Président (M. Beauséjour):** Je demanderais de laisser un certain temps entre chacune des interventions parce que cela facilitera ceux qui sont au Journal des débats. M. le député de Laprairie.

**M. Jean-Pierre Saintonge**

**M. Saintonge:** Le ministre a dit tantôt: No taxation without representation. Le ministre a reconnu tantôt que les

municipalités autour du territoire de Laval, il y en a une quarantaine. Le principe "no taxation without representation" ne s'applique pas à cela. Elles ne payent pas. Les municipalités n'ont pas de coût à défrayer. Ce qui arrive, c'est que les citoyens vont défrayer un coût. La ville de Laval, évidemment, absorbe peut-être un déficit dans certains cas. Dans un autre cas, le ministre nous dit que c'est rentable. Le gouvernement absorbe un déficit aussi, il partage le déficit. Le principe de dire "no taxation without representation", dans le cas de Laval, ne s'appliquait pas. Je peux vous dire cependant, par rapport à la situation qui avait été instaurée par le ministre Clair sur la rive sud de Montréal que le principe "no taxation without representation" jouait à plein, parce que les municipalités n'avaient pas de représentation, c'était contre leur gré et on leur imposait une facture. Le problème a été réglé d'une certaine façon, on ne reviendra pas sur ce débat.

Dans le débat pertinent qui nous occupe à Laval, il n'y a pas de "taxation without representation" pour les municipalités parce qu'elles ne paient rien actuellement. Cela pourrait peut-être arriver si, par exemple, à Laval, il y avait une quote-part à payer et si on décidait de modifier la loi, mais cela n'a pas été le cas. La principale question que je me pose, c'est qu'à l'époque... L'an dernier, pour les municipalités en question, le gouvernement n'avait pas jugé bon d'imposer une date limite. Il avait dit que les municipalités peuvent le faire et qu'on donne la possibilité aux municipalités hors territoire de se prévaloir de la loi 46 si elles le veulent...

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:**... ou de continuer comme cela. S'il y a des ajustements à faire, Laval pourra en demander, j'imagine. Si Laval avait voulu régler un problème parce que c'était trop déficitaire pour elle et qu'elle ne voulait pas assumer un déficit de transport hors de son territoire, elle aurait pu tenter de demander des amendements à la loi ou d'avoir une certaine autre forme de compensation par le gouvernement ou de faire participer les municipalités au déficit. Cela aurait pu être vrai, mais ce n'est pas le cas actuellement. Donc, qu'est-ce qui a justifié, qu'est-ce qui a amené le ministre à fixer une telle date pour empêcher ou pour enlever la possibilité à la Commission de transport de Laval, dans le cadre de la loi actuelle, de sa loi constitutive, de donner le service à l'extérieur de son territoire, premièrement?

Deuxièmement, est-ce que le ministre, pour faire une modification de cette volonté, a eu des représentations, des demandes spécifiques des municipalités ou de Laval à

cet égard?

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

**M. Tardif:** M. le Président, le député de Laprairie, en posant sa question, y a lui-même répondu. Il nous a dit ceci: Le principe de "no taxation without representation", ce n'est pas à Laval présentement qu'on en prend un coup. Il a dit: C'est sur la rive sud, lorsqu'il y a eu une répartition faite par la CTRSM aux autres villes et évidemment les élus de ces autres villes ne participaient pas. Est-ce cela que vous me dites?

**M. Saintonge:** Ils n'avaient pas un mot à dire à l'époque, c'est vrai.

**M. Tardif:** Très bien.

**M. Saintonge:** Ni sur le service ni sur les...

**M. Tardif:** Est-ce qu'il est en train de me suggérer que nous devrions faire la même chose à Laval?

**M. Saintonge:** M. le Président, j'ai posé une question bien précise au ministre. Je ne pense pas qu'il puisse tirer de ma réponse que je suggère autre chose. Ma question est claire.

**M. Tardif:** Je voudrais y répondre, justement en toute bonne foi. Ce qu'il nous dit, c'est que la façon de procéder sur la rive sud a eu pour effet de faire cotiser des gens dans un régime dans lequel ils n'avaient pas un mot à dire politiquement. Est-ce qu'il est d'accord avec cela?

**M. Saintonge:** Bien oui.

**M. Tardif:** Bon. Faire la même chose à Laval, c'est-à-dire envoyer une répartition...

**M. Ciaccia:** Cela existait l'année passée.

**M. Saintonge:** Ce n'est pas cela qu'on a demandé.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas cela qu'on demande.

**M. Tardif:**... sans qu'il y ait en quelque sorte de décisions politiques des élus des municipalités qui veulent avoir un service équivaldrait à faire cela. Ce que je dis maintenant au député de Laprairie, c'est que nous disons aux villes qui sont présentement desservies par la CTL que, si elles veulent maintenir cela, elles devront poser un geste politique, une décision de leur conseil disant:



Nous avons un bon service, nous voulons le garder et nous sommes prêts à négocier ceci avec Laval. Donc, pendant un an, les autobus continuent de rouler, Laval ne fait pas plus ni moins de déficits qu'avant et, au bout d'un an, on se reparlera. C'est ce que j'ai dit au maire de Laval. Si cela peut sécuriser l'Opposition, je suis prêt à lui mettre cela par écrit. Est-ce assez clair?

**M. Ciaccia:** Non, ce ne l'est pas tout à fait.

**M. Tardif:** Je suis prêt à lui mettre cela par écrit.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il y a le député de Groulx qui avait quelque chose à dire.

**M. Ciaccia:** Excusez, je veux juste ajouter une chose.

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

**M. Ciaccia:** Qu'est-ce qui a changé depuis cette déclaration de l'année dernière concernant le projet de loi 46? Parce que la situation était exactement semblable l'année passée, il n'était pas question de "taxation without representation". Le gouvernement avait pris comme approche qu'il ne veut pas intervenir à Laval parce que cela va bien. Les municipalités, si elles veulent se prévaloir du projet de loi 46... Qu'est-ce qui a changé depuis ce temps à aujourd'hui où vous l'imposez aux municipalités? Je remarque une autre chose. Il n'y a aucun député des comtés en dehors de Laval qui n'est intervenu sur le projet de loi.

**M. Tardif:** Il y en a un ici.

**M. Saintonge:** Il n'était pas là en deuxième lecture, malheureusement.

**M. Ciaccia:** Il n'était pas là en deuxième lecture, mais personne n'est intervenu, c'est-à-dire d'autres députés d'autres comtés hors territoire. Je me pose la question: Quelle sorte de consultation avez-vous faite avec elles, avec ces autres municipalités, pour leur imposer cela? Qu'est-ce qui a changé depuis l'année dernière, décembre 1983 et décembre 1984, pour les obliger et leur imposer une date limite?  
(12 h 15)

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

**M. Tardif:** Je pense que le député de Mont-Royal confond. Les villes de la rive nord ont le pouvoir, en vertu de la loi 46, depuis le 1er janvier 1984, de se former en

commission intermunicipale de transport. La seule différence, si vous le permettez, c'est qu'elles n'avaient pas le choix du transporteur. Même en se formant en CIT, elles ne pouvaient pas décider d'utiliser un autre transporteur que Laval. Cela reste tel quel jusqu'au 1er janvier 1986 où là elles pourront décider de continuer dans Laval.

**M. Saintonge:** En vertu de quoi, M. le ministre, n'avaient-elles pas le choix d'utiliser un autre transporteur que Laval si elles avaient bénéficié de la loi 46?

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas ce que cela dit dans la loi 46, elles avaient le choix. Comment pouvez-vous faire cette affirmation?

**M. Tardif:** C'est parce que l'exclusivité dans la loi 46 a été enlevée uniquement à la CTCUM. L'exclusivité de desserte du service telle qu'émise par la Commission des transports a été enlevée dans la loi 46 à la CTCUM, à la CTRSM uniquement et non pas...

**M. Ciaccia:** Est-ce que vous dites que M. Clair nous a induits en erreur l'année dernière lorsqu'il nous a dit que les autres municipalités pouvaient se prévaloir de la loi 46? Ou Laval pouvait se prévaloir de la loi 46 ou elle ne pouvait pas. Si, en se prévalant de la loi, il fallait qu'elles prennent CTL, ce n'était pas un droit qu'on leur accordait.

**M. Tardif:** Non, non. M. le Président, elles pouvaient se prévaloir de la loi 46 pour former une commission intermunicipale de transport, décider de la répartition du fardeau du déficit entre elles, de la base de ce partage, du niveau de service qu'elles voulaient. La seule chose qui était encore l'apanage de la seule CTL, c'était la desserte du territoire, c'était le seul transporteur autorisé.

**M. Saintonge:** M. le Président, à ce moment-là...

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

**M. Saintonge:**... c'est fondamental parce que le ministre vient exactement de contredire les termes de son prédécesseur, le deuxième avant, M. Clair, et je le cite ici au texte: "D'une part, le projet de loi donne à la CTL le pouvoir de contracter avec des municipalités pour leur vendre des services."

**M. Tardif:** La CTL.

**M. Saintonge:** "D'autre part, les municipalités..." C'est la situation de la CTL.

Je recite M. Clair: "D'autre part, les municipalités reçoivent, elles, le pouvoir de se regrouper en conseil intermunicipal de transport et de contracter avec le transporteur de leur choix." Il terminait en disant: "À eux de prendre leurs responsabilités sans aucune intervention gouvernementale."

Donc, antérieurement, avec la loi 46, la situation était que la CTL avait la possibilité, évidemment, comme elle va toujours l'avoir aujourd'hui, je pense, de participer à des ententes avec d'autres municipalités hors de son territoire, au niveau des commissions intermunicipales de transport, et de donner un service avec d'autres municipalités, à l'époque comme aujourd'hui. Mais aujourd'hui, avec le projet de loi 46, les municipalités n'auront pas le choix, elles devront créer un conseil intermunicipal de transport pour assurer le service et devront contracter à leur choix avec un entrepreneur. Mais la possibilité semblait exister à l'époque, ce que M. Clair avait dit.

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

M. Tardif: M. le Président, elle existe. Je pense qu'il y a des choses à préciser ici et il y aurait intérêt à relire le projet de loi 46.

**M. Saintonge:** Oui, mais c'est l'interprétation que le ministre Clair nous a donnée en réponse à des questions qu'on posait, M. le Président. On n'a pas...

**M. Tardif:** Oui, mais ce n'est pas contradictoire. J'aimerais expliquer au député de Laprairie comment ce n'est pas contradictoire. Il était possible, même avant le 1er janvier 1986 - M. le député, je m'excuse, je voudrais essayer de répondre à votre question - pour un groupe de municipalités de la couronne nord, de voir Laval, qui a l'exclusivité du service, et de lui dire: Eh bien, voilà, nous aimerions que vous vous retiriez. Laval acceptant de se retirer, ces villes-là se donnent des services de leur choix. Il était possible qu'un groupe de municipalités demandent des services additionnels, par exemple desservir tout un nouveau quartier de Boisbriand, et que Laval dise: Non, un autobus à 47 places dans un quartier de bungalows, cela ne se justifie pas. H était donc possible que, Laval se retirant, les villes puissent occuper le vacuum ainsi créé. Donc, il était tout à fait possible de le faire, mais cela supposait qu'entre le 1er janvier 1984 et le 1er janvier 1986 il y ait une entente avec Laval qui consentait à se retirer comme tel. Ce que l'on dit, c'est que la différence est qu'à partir du 1er janvier 1986, s'il n'y avait pas

eu ce type d'entente, les municipalités ou Laval ne sera plus tenue d'offrir le service à l'extérieur du territoire. C'est cela la différence, M. le Président.

**M. Saintonge:** M. le ministre, je comprenais, avec les propos de M. Clair sur la loi 46 et avec la loi de la CTL... Effectivement, si on regardait la loi de la CTL à cette époque-là, la CTL n'avait pas le choix de fournir ou pas le service. Elle devait le fournir. Et si la CTL voulait modifier des horaires ou des trajets d'autobus, si je ne me trompe pas, ou voulait aussi modifier des tarifs, les municipalités pouvaient en appeler à la Commission des transports du Québec qui pouvait décider contre Laval, même si Laval pouvait faire la preuve que ça lui coûtait plus cher, que c'était déficitaire, que c'étaient des citoyens non desservis qui avaient assumé les déficits. Elle n'avait rien à dire. La CTQ disait: Non, pas d'augmentation de service, on reste là. Prenez votre trou et payez. C'est cela que les gens de Laval devaient faire.

Maintenant, il m'apparaissait bien clair, cependant, que, si Laval n'avait pas le choix de donner le service tant que les gens le requéraient, les municipalités concernées avaient le choix, quant à elles, de se prévaloir de la loi 46, de créer une commission intermunicipale de transport avec un autre transporteur que la CTL et d'organiser leurs affaires.

C'est ce qu'on avait compris de l'intervention, d'après nos questions, de M. Clair, quand il disait: Elles auront le pouvoir de se regrouper en conseil intermunicipal de transport et de contracter avec le transporteur de leur choix. Cela, ce n'est pas la ville de Laval, ce n'est pas la CTL uniquement. C'est n'importe qui.

**M. Tardif:** Laval se retirant, elles auraient eu le droit de faire ça.

M. Ciaccia: Bien, ce n'est pas ça qu'il dit.

**M. Tardif:** Si Laval voulait continuer à desservir entre le 1er janvier 1984 et le 1er janvier 1986, à ce moment-là, c'est le service de la CTL qui avait l'exclusivité de route.

**M. Saintonge:** Cela, c'est en vertu de...

**M. Tardif:** Des autorisations de routes qui peuvent être données.

**M. Saintonge:** Mais est-ce qu'avec la loi 46 c'était prévu? Vous voulez me dire que, dans la loi 46, c'était prévu? Non. C'était dans la loi de la CTL que c'était prévu? Où c'était prévu, cette chose-là? Dans quelles dispositions législatives?

**M. Tardif:** Laval avait acheté, lorsqu'elle avait exproprié, les routes, les permis...

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:** Non seulement les autobus, la quincaillerie, mais les routes.

**M. Ciaccia:** Alors, le ministre s'est trompé dans son interprétation l'année dernière.

**M. Tardif:** Non, parce que, si le détenteur d'un permis décide de ne pas se prévaloir de ce permis pour desservir un territoire, personne ne va lui en faire grief. Il a le droit, le détenteur du permis, de s'en désister. À ce moment-là, les villes auraient pu exercer ce qui est dit là. Il n'y a donc pas contradiction.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas conditionnel. Il dit clairement qu'elles auraient pu contracter avec le transporteur de leur choix. Le transporteur de leur choix, ce n'est pas seulement la CTL. C'est entendu que ça peut être n'importe qui. C'est cela qu'on nous a dit l'année dernière, c'est-à-dire qu'elles pouvaient contracter avec le transporteur de leur choix.

**M. Tardif:** M. le Président, je ne voudrais pas qu'on fasse l'exégèse de... J'essaie d'expliquer le contexte. Quand le député cite l'ex-ministre des Transports qui dit: Les villes pourront contracter, il parle au futur. C'est vrai, à compter du 1er janvier 1986, sans contrainte aucune.

**M. Saintonge:** Ce n'était pas prévu. Ce n'était pas dans le cadre...

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant! M. le député de Laprairie, on va laisser compléter d'un côté et ensuite...

**M. Saintonge:** M. le Président, je peux poser une question au ministre.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que vous avez terminé?

**M. Tardif:** Oui.

**Le Président (M. Beauséjour):** D'accord.

**M. Ciaccia:** C'était l'année dernière, ça.

**M. Saintonge:** C'était l'année dernière. Il n'était pas dans le contexte de la loi actuelle, de la loi 8. Il n'était pas dans le contexte. Obligatoirement, le service finissait en 1986 et il n'avait pas fixé que, jusqu'en 1986, elles ne pouvaient pas contracter.

C'était dans une situation globale et il n'y avait pas d'intervention gouvernementale. On dit: Qu'elles s'arrangent entre elles, que les municipalités décident ce qu'elles vont faire. Mais il n'avait pas mentionné de date limite.

**M. Tardif:** M. le Président, moi, ce que je voudrais ici, encore une fois, affirmer, c'est que je pense que le souci de l'Opposition, et c'est aussi le nôtre, est de s'assurer qu'il n'y a pas de conséquences, disons, néfastes, parce qu'on est déjà, encore une fois, partenaires à un tiers à ce réarrangement des structures de transport sur la rive nord. En conséquence, je le répète, je suis prêt à envoyer au maire de Laval et au conseil municipal de Laval une lettre qui fasse état que, dans l'hypothèse ou dans l'éventualité d'un réarrangement des services qui se traduirait par un surplus d'équipement ou des problèmes ou, bref, une note à solder qui découlerait directement de cela, je suis prêt, dis-je, mon ministère, à assumer une partie de cette note, selon des proportions à déterminer. Je suis prêt à soumettre cela par écrit au conseil de la ville de Laval.

**M. Ciaccia:** Vous êtes prêt à assumer...

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant! M. le député de Groulx.

**M. Ciaccia:** Juste pour clarifier, vous êtes prêt à...

**Le Président (M. Beauséjour):** Non, je vais passer au député de Groulx, puisque son nom est sur la liste depuis longtemps. Ensuite, on y reviendra.

**M. Élie Fallu**

**M. Fallu:** Merci, M. le Président, de protéger mes droits. Je vais dire, si vous permettez, les mêmes choses, mais d'une autre façon. Lorsque le ministre Clair disait ici en commission parlementaire que les municipalités de la rive nord pourraient contracter avec qui elles voudraient, il était entendu... Cela, on n'avait pas besoin de le dire. Ce n'était même pas dans la loi, ce n'était dans aucun règlement. C'était une chose entendue qu'à la minute où les municipalités de la rive nord auraient formé leur CIT en vertu de la loi 46, automatiquement, la ville de Laval se retirait de ces champs de juridiction en ce qui a trait aux lignes.

C'est une chose qu'on n'avait pas besoin d'écrire, sauf que tout le monde avait compris, lors de ces premières réunions en commission parlementaire en 1983, au départ. Ensuite, d'un commun accord, il y a eu ce qu'on a appelé, sur le territoire, un moratoire pour dire que les CIT ne seraient pas formées avant le 1er janvier 1985. Ce

qui est maintenant dit, c'est que l'échéance est portée au 1er janvier 1986.

Ce qui n'a pas besoin d'être écrit nulle part, c'est que la CTL tient pour acquis, et la ville de Laval, les municipalités de la rive nord ont toujours tenu pour acquis que, lorsqu'elles décideraient de prendre en main leur service de transport, la CTL, juridiquement, renoncerait à ses droits sur des lignes. Ce que Michel Clair avait affirmé à l'époque en commission parlementaire est rigoureusement exact, non pas d'un point de vue juridique, mais d'un point de vue d'entente informelle entre les parties.

Ceci dit, le contexte est le suivant. Les municipalités de la rive nord n'ont jamais eu à assumer de responsabilité depuis le temps du Transport provincial, ensuite le transport des Mille-îles et par la suite la CTL. Les municipalités ont été choyées, c'était une situation unique au Québec pendant des années. Depuis 1972, le gouvernement du Québec a versé des subventions à la CTL dont les citoyens des municipalités de la rive nord ont pu bénéficier. Il y a eu des équipements, il y a eu de nouvelles lignes ouvertes, il y a eu de très nombreuses négociations de gré à gré entre les élus municipaux de la rive nord et les administrateurs de la CTL, de nombreuses études pour améliorer le service, mais tout ça se faisait de gré à gré.

Lorsque le gouvernement a annoncé son intention de normaliser la situation partout au Québec, les municipalités de la rive nord ont accepté, souvenons-nous-en, formellement en commission parlementaire - nous étions à la salle du Conseil législatif - tant du côté de Saint-Eustache, de Sainte-Thérèse que de Terrebonne, ont donné leur accord formel à ce qu'elles aient dorénavant à payer un déficit, si déficit il y a, d'assumer la responsabilité, la coordination du transport en commun. Il en allait d'une question d'équité dans notre société. Elles ont reconnu que, prenant la charge municipale du transport en commun, charge qui a toujours été de responsabilité municipale, à l'exception de la rive nord de la ville de Laval, acceptant formellement d'assumer la responsabilité, elles assumaient également les coûts éventuels de déficit.

**M. Saintonge:** Les municipalités de la rive nord.

**M. Fallu:** Les municipalités de la rive nord.

**M. Tardif:** Les trois MRC.

**M. Fallu:** Les trois MRC, en d'autres termes. Sauf qu'elles ne sont pas nécessairement pressés, peut-on se le dire. Elles sont prêtes à agir, mais elles n'agiront pas trois mois, six mois, un an avant qu'une

échéance leur soit fixée. Bon Dieu, essayez de les comprendre parce qu'elles n'ont pas à assumer le déficit. La situation de privilégiées dans laquelle elles vivent fait toujours bien leur affaire puisqu'un transport en commun est à leur disposition.  
(12 h 30)

Entre-temps, elles ont, de part et d'autre, décidé un certain nombre d'actions. La première, c'est de mettre du transport adapté sur pied. Donc, elles reconnaissent leur juridiction sur le transport adapté et mettront - notamment, ce sera le cas pour un groupe de municipalités entourant Sainte-Thérèse-de-Blainville - sur pied le transport adapté, à partir du 1er janvier, en en confiant la gestion à l'une des municipalités. Elles ont aussi décidé de faire un certain nombre d'études, ce qu'elles se devaient de faire, pour connaître vraiment la situation du transport sur le territoire et être un peu mieux armées pour négocier - peut-être que le terme est trop fort - pour préparer des ententes avec la CTL et la ville de Laval.

Ces études ont été faites, d'ailleurs, soutenues par le gouvernement du Québec qui a aidé à leur financement et les municipalités intéressées ont elles-mêmes versé de petites parts pour les compléter. Ces études ont été déposées aux divers conseils municipaux des trois, je dirais, provisoirement MRC, bien que cela ne couvre pas totalement les territoires des trois MRC. Les municipalités ont reconnu formellement le désir de s'impliquer dans le transport en commun, de faire entente avec la ville de Laval et de se positionner pour, à l'échéance - qui est maintenant connue officiellement par voie législative - du 1er janvier 1986, être en mesure d'assumer leurs responsabilités complètement. Laquelle maintenant? C'est celle de la loi 46, à savoir rien du tout mais absolument rien du tout, c'est-à-dire que la CTL n'utiliserait plus aucun corridor chez elle et les les municipalités n'autoriseraient plus la CTL à passer avec des portes ouvertes dans leurs territoires.

Avoir leurs propres transporteurs dont elles se munissent elles-mêmes, signer des contrats avec des transporteurs privés autres que la CTL, signer des contrats avec la CTL du niveau actuel, d'un niveau inférieur ou d'un niveau supérieur; signer des contrats avec la CTL pour une partie du champ actuel de la CTL, ou moindre ou supérieur, mais en y ajoutant divers transports intermodaux différents de ce qu'on a actuellement sur le territoire comme, par exemple, tel que le permettent maintenant nos lois, faire des ententes avec les ligues de taxi, tout cela, ces décisions qui sont à prendre, les municipalités de la rive nord sont en train de les prendre, veulent les prendre, acceptent de participer au transport en commun et, éventuellement, par le biais

de la Société des transports de la ville de Laval, à laquelle elles pourraient être associées, et c'est une option qui leur est proposée par ce projet de loi, une option supplémentaire de participer non seulement par voie de contrat avec la CTL, mais par voie de participation même à l'administration de la CTL, pour ainsi dire. Voilà une option supplémentaire qui leur est offerte. Donc, il faut comprendre non seulement les aspects juridiques du problème, mais aussi les aspects dynamiques. Merci, M. le Président.

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

**M. Saintonge:** M. le Président, je ne sais pas si j'ai bien compris l'intervention du député de Groulx; peut-être que je suis encore dans la brume d'hier. Si je comprends son intervention, c'est qu'au début il nous mentionnait que les municipalités hors territoire de Laval pouvaient, valablement, s'organiser ensemble, si c'était leur vœu, et qu'elles pouvaient requérir des services de transporteurs à l'extérieur, autre que ceux de Laval. Si c'est bien cela... Le député de Groulx me fait signe que oui...

**M. Tardif:** C'est une forme de transport comme celui des personnes handicapées.

**M. Saintonge:** C'est le contraire de ce que le ministre nous a dit tantôt. Il a parlé de l'engagement de la CTL, qu'elle se retirerait si c'était le vœu des municipalités extérieures. Je ne sais pas, je n'ai pas vu d'engagement. Est-ce qu'il y a un engagement écrit de la ville de Laval? Est-ce qu'il y a une disposition légale qui prévoit cela?

**Le Président (M. Beauséjour):** À qui posez-vous cette question? Est-ce au ministre?

**M. Tardif:** M. le Président, l'article 80 de la loi 46 dit que la commission peut aussi assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire. Ceci a été enlevé à la CTCUM, à la CTCUQ, à la CTRSM; cela a été laissé, précisément, dans le cas de la ville de Laval...

**M. Saintonge:**... que cela rendait compte d'une situation de fait qui existait, que la CTL donnait un service hors de son territoire et continuait de le donner.

**M. Tardif:** C'était vrai pour les autres aussi.

**M. Saintonge:** Bien oui!

**M. Tardif:** La CTCUQ donnait des services en dehors, la CTRSM et la CTCUM.

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:** Dans le cas de Laval, cela a été maintenu, donc.

**M. Saintonge:** Donc, à ce moment-là, il n'y avait pas d'obligation de créer une corporation inter-municipale de transport pour les municipalités à l'extérieur qui voulaient continuer d'avoir un...

**M. Tardif:** Il n'y avait pas et il n'y a toujours pas...

**M. Saintonge:**... ou de faire une entente...

**M. Tardif:**... obligation, M. le Président.

**M. Saintonge:** Il faut s'entendre. Je comprends qu'il n'y avait pas obligation, mais je vais vous dire une chose, M. le ministre: la municipalité de Blainville, qui est desservie actuellement par la CTL, demain matin ou le 1er janvier 1986, la CTL ou la STL ne pourra plus y aller...

**M. Tardif:** À moins qu'il y ait une entente entre les parties.

**M. Saintonge:**... à moins qu'il y ait une entente.

**M. Tardif:** Voilà!

**M. Saintonge:** Proprio motu, s'il n'y a pas d'entente, le service se termine le 1er janvier 1986. D'accord? Si elle veut un service de transport en commun, la municipalité de Blainville est tout à fait libre de contracter avec la CTL - ou la STL, à l'époque - pour assurer un transport en commun ou de se regrouper avec d'autres dans les environs. Elle est tout à fait libre. Je vais vous dire une chose: les citoyens ne sont pas bien libres, eux. La personne qui veut venir à Montréal ou qui veut venir au métro Henri-Bourassa, la municipalité, vis-à-vis d'une pression de ses citoyens, ne sera pas libre de donner un service. Il y a une demande qui est là. Il ne faut pas se fermer les yeux au point de dire: S'il y a un service qui est maintenu actuellement, c'est qu'il y a une demande. Je pense que c'est un état de choses: à toute offre correspond une demande. Si la CTL donne un service... Il y avait des permis qui existaient. Elle les a acquis ces permis lors de l'expropriation et elle a continué à donner le service parce qu'il y a une demande pour cela. Si, à Blainville, on n'en veut pas, quand bien même vous donneriez un service, les autobus qui vont passer seront vides.

Donc, si le service donné correspond à une demande quelconque, au 1er janvier 1986, la demande va toujours être là parce

que les citoyens qui sont là ont besoin de se déplacer. C'est un service public, le transport en commun, qui est assuré, dont le gouvernement assume une partie des frais - un tiers à Laval - parce que c'est vraiment un service public; autrement, le gouvernement ne l'assumerait pas. Quand on dit qu'elles sont libres d'adhérer à cela, ce n'est pas tout à fait exact, dans le sens que le service aux citoyens doit être donné, mais la possibilité, c'est la municipalité qui a le choix de déterminer ce qui en est.

**M. Tardif:** Le député me permet d'ajouter une remarque?

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:** Si, le 1er janvier 1986, Blainville ou un groupement de municipalités dans la couronne nord ne s'était pas doté d'un CIT, n'avait rien fait, il n'est pas exact de dire que c'est le vacuum total puisque la CTL, y trouvant son intérêt, le cas échéant, peut demander à la Commission des transports de maintenir son permis en vigueur et de continuer à desservir ce territoire.

**M. Saintonge:** Est-ce qu'au niveau...

**M. Tardif:** C'est bien important de préciser cela.

**M. Saintonge:** Oui, mais est-ce qu'au niveau de la loi...

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

**M. Saintonge:** La CTL, quand même, a une loi constitutive. Dans la loi constitutive de la CTL, on dit qu'elle ne peut donner de service à l'extérieur de son territoire. Quand même elle aurait une autorisation quelconque, juridiquement, elle n'a aucune possibilité de donner le service. Je ne sais pas, je vais vérifier dans la loi, mais je pense que la CTL n'aurait pas le pouvoir de donner de services à l'extérieur, à moins d'entente.

**M. Tardif:** Donc, elle avait ce pouvoir qui lui était maintenu dans la loi 46; puis, l'article 48, ici, dit que: "La Société peut aussi assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire." Donc, dans l'hypothèse d'un vacuum le 1er janvier 1986, les villes de la couronne nord ne s'étant pas organisées, s'autorisant de l'article 48 de sa loi, la CTL demande à la Commission des transports du Québec de lui maintenir son permis et d'assurer la desserte de cela. Elle a le pouvoir de le faire.

**M. Saintonge:** Sauf que je me demande

une chose; quand on interprète la loi où l'on dit que "la société peut aussi assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire", est-ce que ce n'est pas dans des cas prévus à l'intérieur de la charte ou, justement, dans le cas de négociations avec une corporation intermunicipale ou avec une municipalité?

**M. Tardif:** Le législateur ne parlant pas pour rien dire - c'est nous, en l'occurrence - il y a l'article 49 qui dit que la société peut conclure, avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire, une municipalité régionale de comté, etc., une entente à cet effet. Donc, les deux hypothèses sont là, c'est-à-dire celle d'une entente négociée avec les villes ou celle, en l'absence d'une telle entente, d'une desserte, comme tout autre transporteur qui pourrait demander un permis à la CTQ. Ce n'est pas uniquement dans le cadre d'une entente puisqu'il y a un autre article pour une entente. Donc, cela veut dire que, s'il y a un article 49 qui prévoit des ententes, l'article 48 a un plein sens en dehors de toute entente. Mme la députée de Chomedey avait une question.

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

**M. Saintonge:** Je reviendrai. Je veux simplement m'assurer du fait. Il reste quand même que l'intervention du député de Groulx tantôt venait confirmer ma question. Il a fait des affirmations, par exemple, en disant, si j'ai bien compris, qu'il y avait un engagement formel et juridique de la CTL, avant 1986, de se retirer. Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que la CTL avait vraiment pris l'engagement formel de se retirer de cela si les municipalités à l'extérieur de son territoire, après l'adoption du projet de loi 46, dans n'importe lequel délai, parce qu'il n'y avait pas de limite au 1er janvier 1986, décidaient de se regrouper en commission intermunicipale et de requérir un service de transport de quelqu'un d'autre que la CTL? Le député de Groulx peut nous informer de cela, nous dire effectivement que l'engagement était formel. Comment l'engagement a-t-il été pris et est-ce qu'il y a un document à cet effet-là?

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

**M. Fallu:** Non, il n'y a aucun document, c'est cela que j'ai tenté d'expliquer tantôt. Nous ne vivons pas dans un État juridique, mais dans un état dynamique d'ententes intermunicipales. Il était prévu au départ que le 1er janvier 1984 - c'était la première hypothèse qui était retenue... Rappelons-nous que les municipalités de la rive nord étaient venues demander à l'Assemblée nationale de

favoriser plutôt la date du 1er janvier 1985; ensuite, par voie de tractations entre municipalités de la rive nord, CTL, ville de Laval, gouvernement du Québec, de reporter cette date au 1er janvier 1986; donc, dans le jargon local, demander un moratoire d'une autre année, parce que les parties, de gré à gré, auraient convenu qu'au 1er janvier 1985, si elles avaient réussi à mettre sur pied des CIT sur la rive nord, la CTL en contrepartie se retirait.

Sauf qu'il est arrivé - je parle toujours en éléments dynamiques - que les municipalités de la rive nord n'ont pas, au cours de l'année 1984 jusqu'au moment présent, réussi à trouver entre elles les formules; elles les cherchent, mais elles n'ont pas encore réussi à trouver les formules définissant, par exemple, les véritables niveaux de besoins de transport et à arrêter entre elles les modes de gestion, et, je dirai peut-être, surtout, à prévoir avec la ville de Laval ou la CTL - pour le moment, du moins - ce que serait une entente raisonnable de répartition des coûts de déficit avec la CTL, parce que - cela, il faut le rappeler - il y a un problème très particulier à la CTL: cette dernière n'a jamais maintenu une comptabilité séparée des lignes de la rive nord et des lignes de Laval, contrairement à la CTRSM.

Donc, il fallait faire en cours d'année toute une série de simulations pour bien comprendre ce qu'était ce transport qui était complètement intégré. Il fallait bien examiner les clientèles, examiner des hypothèses de répartition en fonction d'heures de travail des chauffeurs, en fonction de kilométrages de routes des autobus, en fonction d'apport de revenus, parce que l'apport de revenus, la CTL ne pouvait pas le donner, elle ne pouvait que le simuler. Or, les premières simulations, manifestement, ne convenaient pas à la rive nord, peut-on dire. Donc, il a fallu refaire en cours d'année de nouvelles simulations, etc., la répartition, par exemple, de la dette...

**M. Saintonge:**... d'engagements de la CTL.  
(12 h 45)

**M. Fallu:**... et d'engagements de la CTL. Bref, tout cela a été non pas négocié, mais largement débattu en cours d'année entre responsables municipaux, CTL, ville de Laval, sauf que les gens n'ont pas eu le temps nécessaire pour arriver à conclure ces ententes de bonne foi. Donc, une année supplémentaire est maintenant nécessaire aux parties pour trouver les modes opérationnels de fonctionnement des autobus, d'une part, ou encore de répartition des coûts, sur tous les équipements, d'ailleurs, que ce soit la part à payer par un CIT de Sainte-Thérèse-de-Blainville sur le nouveau centre qui est

situé à Ahuntsic, qui appartient à la CTL. Bref, il faut s'entendre sur toutes ces choses et le temps qui s'est écoulé n'a pas permis d'arriver à établir les bases de répartition des coûts.

Cela, ce n'est pas juridique sauf qu'à partir de maintenant nous avons une date qui, elle, maintenant, est limite pour la première fois, alors qu'auparavant c'était une date, je dirais, entendue entre les parties.

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

**M. Saintonge:** Il n'y avait pas d'engagement précis dans ce sens, c'était une convention. On peut s'entendre, parce qu'à Laval, M. le Président, c'est bien évident que, si on dessert les 40 villes sur une ligne - je ne connais pas la géographie de Laval et de toutes les villes - mais si on part de Laval et qu'on sort de son territoire, qu'on passe par Blainville...

**M. Tardif:** Je peux donner au député, si cela l'intéresse, les corridors de desserte.

**M. Saintonge:** Si les municipalités s'étaient entendues pour créer une corporation intermunicipale de transport pour une partie du territoire des 40 municipalités, mais qui sont les plus adjacentes à la ville de Laval, les plus près de Laval, à ce moment, Laval avait pris l'engagement, d'après ce que je peux comprendre, de dire: C'est d'accord, on se retire et on laisse le CIT fonctionner avec nous autres et avec un autre; cela ne dérange pas, sauf que Laval aurait été obligée de continuer à desservir à l'extrémité du corridor parce qu'elle avait le permis. Si le permis qu'elle avait acquis donnait une desserte, elle n'avait pas le choix. Même si elle voulait enlever le service, il y avait un appel possible de la municipalité pour modifier le service. Si on voulait modifier le service, il y avait un appel possible à la CTQ; c'est toute une modification de services de l'enlever. C'est cela que je ne comprends pas. Peut-être qu'il y avait une volonté commune de dire, comme le ministre l'a manifesté, que les municipalités hors du territoire de Laval s'entendent, à un moment donné, sur une possibilité pour les CIT de ne plus dépendre de Laval. Il y avait peut-être cette possibilité, mais de là à dire qu'il y avait un engagement formel de Laval de se retirer, que les autres municipalités avaient pris un engagement à cet effet et qu'elles étaient même prêtes à assumer le service, c'est peut-être aller un peu loin. Je n'ai pas eu connaissance de cela, en tout cas, mais c'est un point.

L'autre point, tout en parlant tantôt, il reste quand même une chose, et le député de Groulx y a fait allusion tantôt, que de

payer une partie des garages et même payer une partie du terminus à Ahuntsic, hors du territoire de Laval, et que les autobus se rendent là-bas, mais quand on parle de l'article 48 du projet de loi, à mon sens, juridiquement parlant: "La Société organise, possède, développe et administre une entreprise de transport en commun dans son territoire." Le paragraphe 2: "La Société peut aussi assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire." À l'article 48, paragraphe 2, on dit: assurer une liaison avec des points à l'extérieur de son territoire. Je suis en train de me demander si, juridiquement parlant, la Commission des transports du Québec pourrait donner un permis à la Commission de transport de Laval et à la nouvelle Société de transport de Laval, par exemple, pour faire un point de service comme Blainville, tantôt, qui ne participe à rien. Est-ce que Laval aurait la possibilité, par l'article 48, d'établir un service entre Blainville et le métro d'Ahuntsic? Je ne penserais pas parce que ce sont deux points hors du territoire. Cela prendrait un service, je pense, dans le territoire de la STL à Blainville qui ramène le gars dans la ville; il change d'autobus et traverse le pont avec un autre bus. Cela va aussi loin que cela. Le permis, ce n'est pas un point situé à l'extérieur de son territoire.

**M. Tardif:** La loi dit bien: La société peut aussi assurer une liaison avec "des" points...

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:**... pas "un" point.

**M. Saintonge:** M. le ministre, "des" points, ce n'est pas d'un point à l'autre hors de son territoire. Le principe, à mon point de vue... Ce qu'on donne...

**M. Tardif:** Des points situés à l'extérieur de son territoire.

**M. Saintonge:**... à une Commission de transport en commun dans un tel cas, à mon point de vue, par une telle disposition légale, c'est d'assurer du service entre une partie de son territoire, une liaison, et un point à l'extérieur de son territoire, mais jamais entre deux points hors de son territoire. La CTL, je pense, ou la STL ne pourrait pas faire cela, de par sa charte, et je suis convaincu qu'au niveau de la Commission des transports du Québec - je ne sais pas, elle va peut-être l'interpréter - mais je verrais difficilement la CTQ donner un permis à la CTL pour faire le service entre Blainville et le métro Henri-Bourassa. Ce sont deux points hors de son territoire; c'est juridiquement parlant. Si on veut vraiment modifier cela, il faudrait modifier le contexte de la loi.

**M. Tardif:** Je suis prêt à demander aux légistes du ministère, pendant qu'on va s'affairer à l'étude des autres articles, de regarder la portée exacte de cet article et de leur demander de tenir compte de l'avis juridique du député de Laprairie.

**M. Saintonge:** Ce n'est pas un avis juridique, mais il y a des points comme cela. J'ai pratiqué en transport un peu et j'ai déjà travaillé là-dessus.

**M. Tardif:** Non, mais...

**M. Saintonge:** Je me souviens que c'est quand même assez limitatif. On dit: une liaison avec un point hors de son territoire; c'est clair. Ce ne serait peut-être pas la situation, mais si c'est le...

**M. Tardif:** Je dois reconnaître qu'il y a un point, là.

**M. Saintonge:** De toute façon, le problème dont on a discuté tantôt par rapport au fait qu'avec la loi 46 le ministre maintenait l'idée que les municipalités hors du territoire de Laval ne pouvaient pas se regrouper en corporation intermunicipale de transport à moins que Laval accepte de se retirer du service, que Laval dise: Je ne donne plus le service...

**M. Tardif:** Avant ta date...

**M. Saintonge:** Avant la date du 1er janvier 1986.

**M. Tardif:**... du 1er janvier 1986. C'est cela.

**Une voix:** Elles pouvaient se former en CIT...

**M. Tardif:** Elle pouvaient se former en CIT, mais elles ne pouvaient pas contracter aux fins des routes existantes avec un autre transporteur que Laval, ce qu'elles pourront faire après le 1er janvier 1986.

Si on pouvait un peu se résumer, je pense qu'il y a une question d'équité fondamentale. On dit: Les usagers de ces villes et leurs élus, leurs conseils municipaux doivent, si tant est qu'ils veulent continuer à être desservis, assumer leur part des coûts du transport en commun, quand on sait que l'usager qui embarque dans l'autobus paie le tiers du coût réel du transport, ou, enfin, dans des proportions variant entre 33% et 45% ou 48%, selon les commissions de transport, que le gouvernement assume à peu près un autre tiers, quelque chose qui peut varier et qui peut même atteindre 45%, et que les municipalités en assument une partie. Donc, il y a une question d'équité.

Deuxièmement, à cette question



d'équité s'ajoute un deuxième principe qui est celui des élus décidant de procurer à leurs citoyens des services, que ce soit dans le domaine des loisirs, des parcs, des bibliothèques municipales et, également, du transport en commun; donc, une décision politique. Il y a un principe sur lequel, d'ailleurs, l'Opposition s'est dite d'accord jusqu'à maintenant, et avec raison, je pense. Troisièmement, il y a une question d'équité envers les citoyens de Laval qui, à l'heure actuelle, assument une part des coûts de l'opération hors territoire.

Moi, ce que je vous dis, précisément en raison de cette équité envers les citoyens de Laval, je vous dis que je suis prêt à m'engager par écrit auprès du conseil de la ville de Laval à faire en sorte que pour toute perte résultant du seul fait de cela, et non pas d'autres phénomènes, le ministère verra à assumer ses responsabilités et son rôle de partenaire dans le financement de cette opération. D'accord?

**M. Ciaccia:** Pour continuer sur cet engagement, vous êtes prêt à assumer une partie des coûts, comme vous l'avez dit tantôt, et vous le répétez. Est-ce que cette partie des coûts que vous allez assumer va excéder - je le présume, évidemment - les 30% que vous payez maintenant?

**M. Tardif:** Cela pourrait être plus si tant est qu'on décidait effectivement que ce dossier devait être traité à part et qu'il ne vienne pas grever de façon générale... Oui, parce que, déjà, on assume le tiers. D'accord? Si je prends la peine d'écrire une lettre à Laval pour dire que nous allons assumer notre part des coûts comme partenaires...

**M. Ciaccia:** C'est quoi, votre part?

**M. Tardif:** À l'heure actuelle, c'est à peu près 30%, mais je dis que nous allons aller plus loin pour cette opération. Combien? Le député comprend. Écoutez, M. le Président, encore une fois, on me demande de répondre hypothétiquement aujourd'hui dans l'éventualité de déficits, ce qui n'est encore pas démontré. Je dis que je suis prêt à prendre l'engagement.

**M. Ciaccia:** Mais, dans votre engagement, vous allez prendre l'engagement que ce sera plus que la part actuelle de 30% ou d'un tiers. Vous n'avez pas besoin d'une lettre pour vous engager à un tiers.

**M. Tardif:** C'est cela. Pour ce qui est du partage actuel des coûts, le partage, vous l'avez présentement. Si je prends la peine d'écrire une note pour dire qu'en cas de déficits résultant de cette opération nous assumerons nos responsabilités, il me semble

que...

**M. Ciaccia:** Je pense que ma collègue de Chomedey... Je vais revenir là-dessus.

**Mme Lise Bacon**

**Mme Bacon:** Moi, je n'ai pas l'intention de faire des avocasseries avec le ministre. J'ai déjà fait connaître, en avril dernier, au maire de la ville de Laval, mon opinion sur le projet de loi qui, à l'époque, n'était pas celui que nous avons devant nous aujourd'hui, certaines de mes réticences, comme certains de mes espoirs, mais, en même temps aussi, des interrogations que j'avais à l'époque et que j'ai toujours. Même si le ministre nous dit qu'il s'engage à assumer des déficits, certaines des craintes que j'avais, c'est qu'une fois que la municipalité prend littéralement en main le domaine de son transport en commun, ce qui implique un conseil d'administration formé des gens de la municipalité, mon inquiétude et celle de certains citoyens de Laval aussi, c'est qu'un jour ou l'autre le gouvernement dise à la ville de Laval d'assumer entièrement le coût du transport en commun de sa ville. Cela me rend très à l'aise de voir que le ministre s'engage, qu'il est prêt à le faire par écrit, à assumer les déficits, si déficits il y a, évidemment - c'est toujours hypothétique - de cette opération qui pourrait amener un jour ou l'autre les citoyens - il faut rassurer les citoyens - à pouvoir payer davantage que ce qu'ils paient maintenant. Rien ne nous garantit - c'est pour cela qu'existe un tel service, pour assurer des services aux citoyens - que la facture payée par les usagers, avec le changement que nous faisons avec le projet de loi qui est devant nous, sera diminuée. Est-ce qu'elle sera majorée? Est-ce que le service à la clientèle sera augmenté, réduit? Sera-t-il de meilleure qualité? Ce sont des questions que nous devons nous poser lors de l'adoption de ce projet de loi.

Il y a aussi une autre question; je ne reviendrai pas sur toute la discussion que vous venez d'avoir avec mes collègues, mais le fait que les 40 municipalités des Basses-Laurentides acceptent de négocier un service avec la CTL - la STL, à l'époque - et, par le fait même, signent des contrats pour avoir les services du transport en commun, est-ce qu'on a pensé faire place au conseil d'administration à une personne qui serait déléguée par ces municipalités qui recevraient le service de la STL et qui pourraient siéger au conseil d'administration pour représenter justement les 40 municipalités des Basses-Laurentides? Je ne vois pas nulle part... Je m'excuse de mon absence de la semaine dernière, mais je pense que c'était une absence aussi importante pour les travaux de notre

commission, j'étais à Washington avec le député de Groulx pour un colloque sur les pluies acides; alors, on passera des pluies acides au transport en commun. Est-ce qu'on a pensé dans les rencontres ou dans les discussions avec la ville de Laval de faire place au conseil d'administration, advenant le cas où la grande majorité des municipalités signaient des contrats pour le transport en commun, d'avoir un représentant? C'est ce que je suggérerais justement en avril 1984 au maire de Laval pour donner ne serait-ce qu'une voix aux usagers de ces municipalités par le biais d'un maire qui pourrait être choisi par l'ensemble des maires des municipalités qui signeraient un contrat. Ce sont des questions que je pose au ministre.

En plus, il y a une autre préoccupation et, comme je le disais tantôt, je ne ferai pas d'avocasserie, j'essaie de rester très pragmatique au niveau des gens qui sont touchés par des changements qu'on leur apportera; il y a aussi la qualité des services et Laval est une ville immense comme territoire. Quand on pense que pour se rendre à l'hôpital, par exemple, Cité de la Santé, en partant de certains des quartiers de la ville de Laval, les gens peuvent prendre une heure trente pour se rendre à l'hôpital, ceux qui n'ont pas les moyens de se payer des taxis ou des...

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant! Je voudrais savoir s'il y a consentement pour dépasser 13 heures.

**Mme Bacon:** Ah! ce ne sera pas long, ce sera très rapide.

**Le Président (M. Beauséjour):** Y a-t-il consentement?

**Mme Bacon:** À moins que je reprenne à 15 heures, je peux reprendre à 15 heures.

**M. Tardif:** Pour permettre à madame de terminer sa question et...

**Mme Bacon:** Je peux en avoir pour longtemps une fois partie. On peut terminer.

**M. Saintonge:** On nous a dit que cela coûtait cher, dépasser 13 heures.

**Mme Bacon:** Il faut ménager.

**Le Président (M. Beauséjour):** Les travaux de la commission son suspendus jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 7)

**Le Président (M. Beauséjour):** La

commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Avant de donner la parole à Mme la députée de Chomedey, je voudrais avoir le consentement de la commission pour que M. Champagne (Mille-îles) remplace M. Marquis (Matapédia).

**M. Saintonge:** Les renforts de la ville de Laval.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il y a consentement.

**Mme Bacon:** C'est parce qu'il veut avoir son nom dans le...

**M. Tardif:** Bien, voyons donc!

**Le Président (M. Beauséjour):** C'est inscrit.

**M. Champagne:** Non, non, je veux remercier quand même mes collègues ici de leur bienveillance et excuser les autres collègues qui sont pris dans d'autres commissions parlementaires et à l'extérieur de l'Assemblée nationale.

**Le Président (M. Beauséjour):** Merci. La parole est à la députée de Chomedey.

**Mme Bacon:** M. le Président, je vais essayer de continuer l'intervention que j'avais commencée ce matin.

**M. Tardif:** J'ai noté deux questions.

**Mme Bacon:** Il y en avait quelques-unes. J'ai parlé de la qualité des services et de la participation à l'administration de la part des représentants des Basses-Laurentides. Quand on pense à la personnalisation des services, cela m'amène à parler des chauffeurs d'autobus. Je ne pense pas que ce soit un secret pour personne qu'une grande majorité de ces gens habitent le comté de Chomedey. Ma perception d'une situation qui pourrait résulter de l'adoption du projet de loi dans l'année qui vient... Il y a évidemment des inquiétudes de la part de ces gens, qui se demandent si, en 1986, on aura besoin de tout le monde. J'ose espérer que toutes les municipalités vont signer des projets ou des protocoles d'entente avec la CTL, ou a STL, qui feront en sorte de garder les emplois à chacun de ces chauffeurs d'autobus et, évidemment, surtout à ceux de Chomedey.

Je m'inquiète un peu de savoir ce qui arrivera. On parle déjà d'un surplus de quelque 200 chauffeurs d'autobus advenant le cas où les municipalités ne signeraient pas des ententes avec la STL. Qu'est-ce qui va arriver de ces gens? Est-ce qu'ils seront littéralement congédiés ou si on va les garder à l'emploi de la STL? Est-ce qu'on va

avoir des subventions? Est-ce qu'il y a une possibilité de trouver les montants nécessaires pour défrayer le coût de retraites anticipées? Je ne sais pas ce qui sera fait au niveau strictement de l'administration du personnel. J'aimerais entendre le ministre pour savoir s'il s'est penché là-dessus avec les autorités de la ville de Laval. Est-ce qu'à ce moment le gouvernement provincial défraiera une partie du coût ou si ce sont nettement les citoyens de Laval qui auront encore à payer la facture?

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

**M. Tardif:** À la première question de Mme la députée de Chomedey, si j'ai bien compris sa question, est-ce que le fait pour le conseil d'administration de n'être formé que d'élus municipaux, et non pas de représentants du gouvernement, pourrait signifier à court, moyen ou long terme que le déficit d'exploitation du transport en commun ne serait assumé que par la municipalité? La réponse, c'est non, madame, étant donné que, déjà, en ce qui concerne la CTCRO dans l'Outaouais, la CTRSM, la CTCUQ... Pardon?

**M. Ciaccia:** CTRSM aussi?

**M. Tardif:** CTRSM, c'est fait; ce n'est formé que d'élus municipaux. Il y a encore des responsables?

**M. Ciaccia:** Non. Non. La CTRSM n'est pas là.

**M. Tardif:** Il y a encore des... CTCUQ, c'est fait?

**M. Ciaccia:** CTCUQ et CTCRO.

**M. Tardif:** CTCUQ, c'est fait. En d'autres termes, le mode de financement du transport en commun est établi indépendamment du mode de structure de la communauté, de la corporation ou de la commission de transport. On retrouve à l'heure actuelle des commissions, par exemple, comme Laval. On retrouve des corporations de transport à Sherbrooke, on rencontre différents organismes qui ont des modes d'organisation tout à fait différents. Néanmoins, nous subventionnons 75% du coût d'achat des autobus, 75% du coût de construction des garages. Nous subventionnons 40% des revenus autonomes générés, revenus théoriques générés; donc, après subventions. Nous subventionnons jusqu'à 110% de la carte, du laissez-passer mensuel. Ceci vaut indépendamment des structures et il n'est pas question de changer cela.

Deuxième question, maintenant: Est-ce que, s'il n'y a pas de représentants

gouvernementaux comme tels, deuxième interrogation, est-ce que vous seriez prêt à faire place, si j'ai bien compris sa question, à des représentants des villes autres que Laval qui pourraient être desservies? Ma réponse, madame, est: Oui, je serais prêt.

**Le Président (M. Beauséjour):** Je veux juste vous indiquer de vous adresser au président.

**M. Tardif:** Je m'excuse. Je ne voulais pas manquer de déférence envers la présidence.

**M. Ciaccia:** Il ne faut pas offusquer le président.

**Mme Bacon:** C'est mieux qu'il me regarde plutôt que de vous regarder, M. le Président.

**M. Tardif:** M. le Président, étant donné qu'on ne parle pas du CIT du Bas-Richelieu... Je vais essayer de regarder aux deux places. Oui, M. le Président...

**Mme Bacon:** Ça va, ça va.

**M. Tardif:** Oui, M. le Président, nous serions prêts à faire place aux représentants des villes extérieures et il me fera plaisir d'avaliser, par loi, toute espèce d'entente qui sera intervenue entre les villes intéressées. Je veux vous dire qu'on a attendu jusqu'à la dernière minute pour essayer d'inclure quelque chose de semblable dans la loi. Pour toutes sortes de raisons, présentement, il semble que ce n'est pas encore mûr, ni à Laval, ni dans la couronne nord. Je dis que je suis tout à fait disposé, dans le même esprit que ce qui peut exister sur la rive sud. Oui, je suis ouvert, mais j'aimerais qu'on avalise une entente et non pas la forcer.

Quant à la question du sort des chauffeurs, M. le Président, c'est évidemment une question qui nous préoccupe, mais il ne faut quand même pas exagérer. À partir du moment où 90% de l'achalandage provient de la ville de Laval, on peut donc présumer mutatis mutandis que 90% du "work load"... Le député de Mont-Royal fait signe que non. Imaginons que c'est 85%, imaginons que c'est 80%.

**M. Ciaccia:** 65... 70%.

**M. Tardif:** M. le Président, M. le Président...

**Le Président (M. Beauséjour):** Vous avez la parole, M. le ministre.

**M. Tardif:**... j'ai cru entendre 75. Je n'irais pas jusque-là...

**Le Président (M. Beauséjour):** Non, non. Je ne l'ai pas entendu.

**M. Tardif:** Pardon? Je n'ai pas entendu.

**M. Saintonge:** Il est dur d'oreille.

**M. Ciaccia:** Je ne disais rien.

**M. Tardif:** Que ce soit 75% ou 90%, on pourra avoir des analystes qui feront les études d'achalandage. Ce que nous vous disons, c'est que le gros, les trois quarts, sinon 90% des effectifs, du matériel roulant, de l'achalandage qui est à Laval va continuer, il ne baissera pas. On peut même penser, M. le Président, qu'il pourrait se produire à Laval ce qui s'est produit à Montréal, en un sens. Qu'est-ce que les Lavallois font? Ils traversent le pont Viau et ils arrivent dans le très beau comté de Crémazie, stationnent leur voiture à côté et prennent le...

**Mme Bacon:**... qu'ils entrent dans le beau comté de Chomedey.

**M. Tardif:** Voilà! Ils prennent, Mme la Présidente... M. le Président c'est parce que j'étais habitué à la commission des affaires sociales où c'était Mme la députée de L'Acadie qui présidait.  
(15 h 15)

Alors, M. le Président, les Lavallois disent: Je traverse le pont et ils laissent leur voiture là; donc, ils contribuent à accroître l'achalandage à Montréal tout en étant des Lavallois. Qui sait si, dans l'hypothèse où il y avait discontinuité du service de l'autre côté de la rivière, il n'y aurait pas des gens qui traverseraient le pont à Rosemère, ou le pont à Sainte-Rose, ou le pont à Bois-des-Filion, laisseraient leur voiture en tête de pont quelque part et prendraient le transport en commun? Tout cela, ce sont des hypothèses, de sorte qu'il pourrait y avoir, malgré une non-desserte de la couronne nord, un achalandage qui pourrait néanmoins se maintenir, mais je répète ce que j'ai dit: Je suis prêt à m'engager par écrit auprès du conseil de ville que toute diminution d'achalandage qui se traduirait par une augmentation des coûts, soit parce qu'on a du personnel temporairement en surnombre, et il faut voir dans quelle proportion, j'ai dit que je serais prêt à faire en sorte que mon ministère ne laisse pas Laval aux prises avec ses seuls problèmes. Cela, je le dis, je le maintiens et je suis prêt à l'écrire à la ville de Laval. D'ailleurs, j'en ai informé son maire cette semaine même.

**Le Président (M. Beauséjour):** Merci, M. le ministre. M. le député de Laprairie.

**M. Saintonge:** Si je comprends bien, il y

aurait une forme de compensation financière que le ministère serait prêt à donner à Laval dans la mesure où l'on prouve que...

**M. Tardif:** Dans la mesure où, du seul fait de cette opération-là, il y a perte, oui.

**M. Saintonge:** Tant au niveau de l'entretien des véhicules que des chauffeurs, entre autres.

**M. Tardif:** Actuellement, on paie 33%, "no questions asked", n'est-ce pas?

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

**M. Ciaccia:** On va finir ce point-là et je pense que pour le restant on pourra procéder un peu plus vite. Le projet de loi qui avait été demandé par Laval, originellement, c'était un projet de loi privé; après, c'est devenu un projet de loi public présenté par le député de Vimont. Dans ce projet de loi, je crois qu'il y avait l'article 34 qui traitait de l'indemnisation en cas d'abandon de services hors territoire. C'est un projet de loi du député de Vimont; pas celui qui a été déposé, c'est un autre qui avait été préparé, mais nous ne l'avons jamais vu.

**M. Tardif:** Préparé par...

**M. Ciaccia:** Je ne sais pas s'il avait été préparé par le député de Vimont...

**M. Tardif:** Par les procureurs de la ville.

**M. Ciaccia:** Vous dites que vous êtes prêt à assurer une indemnisation. Je voudrais préciser un peu plus l'indemnisation parce que, si vous dites: On va assumer nos responsabilités, il y a une définition. Votre définition de responsabilité et notre définition n'est pas nécessairement la même, et celle du maire peut être encore une autre interprétation. Pourriez-vous mettre quelques balises dans cette responsabilité d'indemnisation? Vous pouvez dire que cela va excéder les 33%, évidemment, parce que le tiers vous le payez maintenant. Pourriez-vous être un peu plus précis? Pourriez-vous spécifier que cette indemnisation va couvrir les pertes quant au suréquipement et au personnel additionnel dont Laval n'aura pas besoin après le 1er janvier 1986, si elle n'a pas fait des ententes avec toutes ou plusieurs de ces municipalités? Autrement dit, pourriez-vous vous engager à indemniser le montant du suréquipement et du personnel dont Laval n'aurait pas besoin? Êtes-vous prêt à vous engager à cet effet?

**M. Tardif:** D'une façon générale, tout

accroissement du déficit d'exploitation résultant du fait de l'opération : quand je dis toute augmentation du déficit d'exploitation, cela comprend...

M. Ciaccia: Je ne parle pas du déficit d'exploitation. Seulement, il peut y en avoir un, un déficit d'exploitation.

M. Tardif: Mais non, parce qu'à ce moment-là... Non, mais "toute augmentation du déficit d'exploitation résultant de ce fait-là". Les déficits réguliers, on les assume de façon régulières toute augmentation additionnelle du déficit d'exploitation résultant de ce fait. Par exemple, s'il y a du personnel en trop, des équipements et que sais-je, je dis que je suis prêt à faire en sorte que mon ministère assume une part de cette augmentation du déficit d'exploitation résultant de cette opération.

M. Ciaccia: En maintenant une part. Pourquoi seulement une part? Pourquoi n'êtes-vous pas prêts à indemniser Laval? Je parle seulement de l'addition, du déficit d'opération qui est plus élevé que celui qui existe maintenant, qui est dû au suréquipement, au nombre de personnels additionnels, parce qu'il n'y a pas eu d'entente. Puisque c'est le gouvernement qui impose le 1er janvier, pourquoi ne seriez-vous pas prêt à assumer la totalité de ce déficit au-dessous du déficit actuel? Seulement le déficit attribuable à cette opération, mais la totalité?

M. Tardif: M. le Président, je pense qu'il faut comprendre que nous donnons par cette loi à la ville de Laval et au conseil d'administration de la STL plein pouvoir de décider du niveau de services, du niveau de dépenses, du niveau d'emprunts et de tout. Nous ne sommes plus là. De sorte que, M. le Président, je pense qu'il n'est que sage que nous ne nous engageons pas à assumer tout le déficit, quel qu'il soit. Ce que je dis au député de Mont-Royal et ce que je suis prêt à mettre par écrit, c'est que, en dehors de ce que j'appelle le déficit d'exploitation résultant de la structure tarifaire des coûts d'exploitation normaux et autres pour des effectifs réguliers et en présumant qu'il ne se produira pas à Laval, par exemple, une augmentation subite des effectifs... Imaginons, par exemple, qu'au cours de l'année 1985, pour toutes sortes de raisons que j'ignore, les effectifs de Laval augmentent de façon plus que proportionnelle à la demande ou à l'achalandage; on pourrait se retrouver avec un déficit plus élevé. Non, je pense que le député... Je ne veux pas prêter d'intentions semblables à Laval, mais j'ai déjà été aux Affaires municipales, M. le Président, et j'ai déjà vu des cas de municipalités qui, avant des fusions, avaient

été assez prodigues dans leurs dépenses. Là-dessus, je veux tout simplement assurer le député que nous allons, à cet égard, devoir évaluer les dispositions à prendre. Je suis prêt, encore une fois, à prendre ce genre d'engagement par écrit et cela me paraît, en l'occurrence, quelque chose que la ville de Laval et l'Opposition pourront rappeler, en temps et lieu, à quiconque sera là.

M. Ciaccia: Je suis d'accord avec le ministre qu'essayer de définir un déficit d'opération, cela peut être difficile, mais supposons que la situation suivante se produise, que le 1er janvier 1986, Laval dise qu'elle a 25 autobus de trop et 50 employés de trop. Êtes-vous prêt à faire un paiement forfaitaire à Laval pour compenser ses 25 autobus et ses 50 employés, sans vous embarquer dans tous les déficits d'ici à l'an 2000?

M. Tardif: Ma réponse est non, M. le Président...

M. Ciaccia: Ah!

M. Tardif:... parce qu'à ce moment-là, s'il y avait un CIT pour Blainville et ailleurs et que, comme par hasard, elle ait besoin de 25 autobus et de 50 chauffeurs et que tout cela soit disponible, je m'engagerais d'avance à payer pour 25 autobus et 50 chauffeurs alors qu'ils pourraient être réaffectés?

M. Ciaccia: Un instant! S'ils étaient réaffectés, vous n'auriez pas besoin de les payer, mais s'ils ne peuvent pas être réaffectés, s'ils ne sont pas capables de se débarrasser de ces autobus, certainement! Si vous pouvez prendre les autobus et dire: Écoutez, je rembourse Laval pour un certain montant et je le donne à l'autre CIT... C'est seulement pour éviter que les pertes additionnelles soient payées par Laval, parce que c'est le gouvernement qui impose le 1er janvier. Elle ne l'a pas demandé. Par hasard, est-ce que vos assistants ou vos fonctionnaires auraient le projet de loi, l'article 34 du projet...

M. Tardif: C'est un projet de loi qui n'a pas été déposé, M. le Président.

M. Ciaccia: Non, il n'a pas été déposé, M. le Président, mais cela a été donné à...

M. Tardif: Oui, préparé par les procureurs de Laval, qui ont fait leur boulot. Moi, je vous donne la réponse.

M. Ciaccia: Mais l'article 34 prévoyait, traitait de l'indemnisation en cas d'abandon de services hors territoire.

M. Tardif: Oui.

**M. Ciaccia:** Vous ne l'auriez pas avec vous?

**M. Tardif:** Est-ce qu'on l'a ici, monsieur?

**M. Ciaccia:** Pour avoir les termes exacts, ce que Laval aurait exigé.

**M- Tardif:** Si le député l'a devant lui...

**M. Ciaccia:** Je ne l'ai pas, non. Évidemment, si je l'avais, je ne...

**M. Tardif:** Mais je croyais que c'était ça que vous citiez tantôt.

**M. Ciaccia:** Non. C'est évident que je ne veux pas jouer à la cachette. Si j'avais le projet de loi, je vous le donnerais.

**M. Tardif:** Non, je croyais que c'était ça que...

**M. Ciaccia:** C'est parce que j'ai une référence devant moi à l'article 34 du projet de loi, mais je ne l'ai pas...

**M. Tardif:** Bon, je m'excuse. Je croyais que c'était un extrait de ça que vous citiez tantôt.

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le député de Mont-Royal, pendant qu'on cherche le projet de loi, je vous demanderais de vous adresser aussi au président, comme le ministre s'est corrigé à ce niveau-là.

**M. Ciaccia:** Très bien, excusez-moi, M. le Président. Je ne voudrais pas manquer de respect envers la présidence.

**Le Président (M. Beauséjour):** Merci.

M. Saintonge: On va changer le ministre de place!

**M. Tardif:** Article 34. Je peux lire, M. le Président?

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

M. Tardif: "La commission peut continuer l'exploitation à l'extérieur de son territoire de tout réseau de transport que comprenait ou possédait une entreprise de transport dont elle a acquis les biens ou du capital-actions. Au cas de perte de son droit de continuité à l'exploitation de quelque façon que ce soit, la commission a droit à une indemnité payable par l'organisme public constitué pour organiser et exploiter un tel réseau." Il ne demandait même pas ça au gouvernement, il demandait ça de l'organisme public, de l'autre côté de la rivière. "À

défaut d'entente sur la détermination de telle indemnité, il est procédé selon les dispositions de l'article 50 de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et l'article 45 du Code du travail s'applique au cas visé par le présent article."

Donc, eux parlaient d'une possibilité d'apport des autres municipalités. Moi, je ne peux pas parler au nom des autres municipalités. Je peux juste parler au nom de mon ministère et donner cette assurance par écrit aux autorités de la ville de Laval.

**M. Ciaccia:** Êtes-vous prêt à inclure dans le projet de loi l'engagement que vous êtes prêt à prendre envers Laval, même si c'est en termes généraux, M. le Président? M, le Président, est-ce que vous pourriez demander au ministre s'il serait prêt à inclure dans le projet de loi les engagements qu'il est prêt à donner à Laval en termes assez généraux? Plutôt que de l'inclure sous forme de lettre, de l'inclure dans la loi.

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

**M. Tardif:** Non, là-dedans, M. le Président, je dois citer ce que j'ai dit ce matin, c'est qu'à partir du moment où, en vertu des règles de droit très bien établies par les tribunaux voulant qu'une expropriation, sans aucune espèce de compensation, doit être expressément prévue dans la loi - je rappellerai que la loi 46 l'avait prévu dans le cas des autres commissions - à moins qu'il est prévu, comme telle, la possibilité d'une éventuelle compensation. Je suis prêt à aller plus loin, M. le Président, et de le signifier à la ville de Laval par écrit.

M. Ciaccia: M. le Président, nous ne sommes pas face à une expropriation dans le projet de loi actuel. Alors, je ne pense pas que la ville de Laval pourrait réclamer légalement - c'est mon opinion - du gouvernement une indemnisation, parce qu'elle aurait été expropriée. Elle n'est pas expropriée. Je suis d'accord avec le ministre qu'on ne peut pas avoir une expropriation sans compensation, mais on ne traite pas d'expropriation dans le projet de loi 8. Alors, ce principe n'aurait pas d'application dans le cas actuel.

Deuxièmement, le fait qu'on a inclus dans le projet de loi 46 une déclaration selon laquelle la CTRSM et la CTCUM n'ont pas le droit à la compensation ne veut pas dire que, si on ne l'inclut pas dans le projet de loi 8, la CTL aura droit à une compensation. La seule manière, la seule façon dont la CTL sera compensée sera seulement par un engagement formel du ministre d'indemniser Laval pour les pertes qui lui seront causées.

(15 h 30)

**M. Tardif:** M, le Président, moi, je considère qu'on a passé beaucoup de temps là-dessus. Je voudrais simplement dire au député de Mont-Royal que, cette année, nous aurons payé à la ville de Laval à peu près 14 000 000 \$ sans aucune espèce de loi pour nous contraindre à le faire.

**M. Ciaccia:** 14 000 000 \$ sur quoi?

**M. Tardif:** Sur le fonctionnement du transport en commun.

**M. Ciaccia:** Oui, mais, écoutez, vous le faites non seulement pour la ville de Laval, vous le faites pour la CTRSM, la CTCUM...

**M. Tardif:** Il n'y a pas de loi.

**M. Ciaccia:** Non, il n'y a pas de loi. Exactement, mais on ne parle pas de ça, on parle de ce cas-ci.

**M. Tardif:** Ce que je veux dire, c'est que je n'ai pas besoin de loi pour me permettre d'accorder à une commission de transport une aide pour le transport en commun.

**M. Ciaccia:** Absolument, vous avez entièrement raison. Si vous voulez le faire, le gouvernement peut le faire. Ce que nous demandons, c'est d'assumer l'obligation de le faire dans ce cas-ci. Il n'y a aucun doute que, demain matin, vous pourriez arriver et dire à Laval; Bon, messieurs, c'est moi qui paie tout le système, je vous rembourse 50 autobus et 75 employés. Vous avez le droit de faire ça. Ce qu'on demande, c'est une garantie minimale dans la loi, dans certains cas.

**M. Tardif:** M. le Président, ce que je vais demander...

**M. Ciaccia:** Maintenant, vous nous dites non, on prend bonne note de votre position et on va y penser.

**M. Tardif:** Je vais envoyer au député de Mont-Royal une copie de la lettre que j'ai envoyée au maire de Laval.

**M. Ciaccia:** C'est une lettre qui sera électoralement très valable.

**M. Tardif:** Il préférerait que je n'en envoie pas.

**M. Ciaccia:** Non, je veux la voir, ce sera quelque chose. Du point de vue électoral, ce sera impeccable. Vous allez vous engager, vous serez pour la vertu, contre le vice. Mais quand viendra le temps de mettre des piastres à la suite de cet

engagement, il y aura, selon que ce sera avant ou après les élections, des négociations dures.

**M. Tardif:** M. le Président, le député de Mont-Royal sait-il qu'il parle au ministre des Affaires municipales qui a effectué une réforme de la fiscalité, qui a envoyé aux municipalités 500 000 000 \$ par année et qu'il n'y avait aucune loi qui me forçait à le faire? Le monde municipal, cette année, a 389 000 000 \$ de surplus résultant de la réforme. Dans ce cas-là, nous payons 400 000 000 \$ par année pour le transport en commun. Le député de Mont-Royal me dit: S'il y a un petit problème à Laval, allez-vous vous en occuper, M. le ministre? Voyons donc, j'aurai cinq députés aux fesses si je ne m'en occupe pas, quatre de ce côté-ci et un de l'autre côté!

**M. Ciaccia:** Laval a aussi porté à votre attention que des trois régions, Laval, la rive sud et Montréal, c'est elle qui a reçu le moins en termes de bénéfices, per capita par usager.

**M. Tardif:** C'était peut-être celle qui avait les lignes hors territoire les plus payantes.

**M. Ciaccia:** Le fait que vous donniez 400 000 000 \$... c'est la division de ces 400 000 000 \$ qui préoccupe les gens de Laval.

**M. Saintonge:** Si vous me permettez, M. le Président, j'aurais une question. J'avais demandé au ministre, ce matin - je ne me souviens pas avoir eu la réponse - quand la date de terminaison du service donné par la CTL à l'extérieur de son territoire a été fixée au 1er janvier 1986, est-ce que des consultations avaient été menées par le ministère auprès des municipalités en question?

**M. Tardif:** Vous comprendrez que ce n'est pas moi qui ai fait ces consultations. M. le sous-ministre, est-ce qu'il y a eu des consultations?

**M. Lussier (Paul):** Beaucoup de consultations depuis 1982 sur une base soutenue. On parle régulièrement aux municipalités à travers les MRC qui formeront...

**M. Saintonge:** Dans le fond, ma question est la suivante: Je comprends qu'il y a eu des consultations depuis un certain temps, mais entre décembre 1983... Ce matin, j'ai lu un extrait de ce que le ministre Clair avait mentionné à l'époque relativement au fait que la CTL continuerait de donner son service: les municipalités

extérieures pouvaient se regrouper en CIT, si elles le voulaient; on laissait ça à l'entière responsabilité de ces gens-là, à leur propre décision. La question était: Qu'est-ce qui a modifié le fait que le gouvernement a imposé une date au 1er janvier 1986? À partir du moment où le gouvernement a imposé sa date, le 1er janvier 1986, est-ce qu'il y a eu des consultations et des rapports directs avec les municipalités extérieures qui se voient, à ce moment-ci, obligées de rétablir un nouveau service de transport en commun pour leurs citoyens?

Je comprends que c'est libre, la loi dit qu'on "peut" créer une commission intermunicipale de transport, etc., mais, comme je l'ai dit ce matin, pour une municipalité, l'administration publique, vis-à-vis d'un service public de ce genre, n'a pas tellement le choix de dire: Je le donne à mes citoyens ou je ne le donne pas.

**M. Tardif:** M. le Président, non seulement il y a eu consultation, mais il y a même eu échange de correspondance entre le ministre des Transports du temps et, par exemple, M. Gilles Forest, préfet de la MRC des Moulins, à Terrebonne. Cette lettre date du 13 février 1984 et dit notamment ceci: "Toutefois, en vertu de la nouvelle loi, les municipalités de votre secteur peuvent, dès 1984, former un CIT, si elles le désirent, et conclure une entente de services avec la CTL. De plus, si les municipalités de votre secteur me le manifestent, je serais disposé à proposer des modifications à la loi de la CTL pour permettre, dès le 1er janvier 1985, au plus tôt - disait-il à ce moment là - au CIT de votre secteur d'octroyer un contrat de services au transporteur de leur choix." Sauf que, étant donné les délais d'organisation de semblables organismes de transport, nous leur donnons un délai additionnel d'un an. Pendant un an, le service continue avec Laval pendant qu'elle s'organise.

**M. Saintonge:** Je n'ai pas le texte de la lettre, mais cela disait...

**M. Lussier:** C'est la même lettre que vous aviez ce matin...

**M. Tardif:** En tout cas, c'est le 13 février 1984.

**M. Saintonge:** On n'a pas cette lettre là. Je n'ai pas lu d'extrait de lettre ce matin. Dans votre lettre, vous disiez: Pas avant le 1er janvier 1985. Si j'ai compris, c'est que, s'il y avait une demande pour agir autrement, mais pas avant le 1er janvier 1985, pour établir un CIT... Est-ce que c'est bien ce que j'ai compris de l'intervention que vous avez faite tantôt?

**M. Tardif:** Ce qu'on disait, c'est que, si elles voulaient se former en CIT, elles "pouvaient" le faire...

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:**... mais, à ce moment là, elles devaient conclure une entente avec la CTL. D'accord?

**M. Saintonge:** D'accord.

**M. Tardif:** Bon. C'était, encore une fois, le 13 février 1984; donc, bien avant le dépôt du projet de loi que nous avons devant nous présentement.

**M. Saintonge:** Est-ce que c'était une disposition?

**M. Tardif:** Est-ce qu'il y a des demandes de formation en CIT? C'est cela que vous voulez savoir?

**M. Saintonge:** C'est cela. À la suite de la lettre que vous avez envoyée au préfet, est-ce qu'on vous a répondu, par exemple: On est d'accord avec ce principe et on ne veut plus, à partir du 1er janvier 1986, être sous la juridiction de la CTL, on ne veut plus avoir les services de la CTL, mais s'organiser autrement?

**M. Tardif:** On me dit qu'il y a eu des séances de négociation, des rencontres d'information après cette lettre et que, présentement, trois ou quatre CIT seraient en voie de formation, le secteur ouest, le secteur centre et le secteur est autour de Terrebonne.

**M. Saintonge:** Dans ces négociations-là, M. le Président, ce que je voudrais savoir, c'est si, au niveau des municipalités hors du territoire de Laval, on leur a mentionné que, expressément, au 1er janvier 1986, elles devraient, si elles veulent assurer un service de transport en commun à leurs citoyens, s'organiser autrement. C'est cela, effectivement, qu'est le but de la loi.

**M. Tardif:** C'est cela. Oui, elles sont au courant de ce phénomène et de ces dispositions dans des consultations... On m'informe qu'en date du 21 novembre le projet de loi leur a été envoyé et une lettre d'accompagnement signée par un fonctionnaire du ministère.

**M. Saintonge:** La lettre a été envoyée à qui, M. le Président?

**M. Tardif:** À tous les maires des municipalités...

**M. Saintonge:** Des municipalités.



**M. Tardif:**... des 41 municipalités.

**M. Saintonge:** D'accord. L'autre problème...

**M. Tardif:** Je m'excuse. Est-ce que je peux poser une question, moi aussi? Est-ce que nous avons eu, à la suite de l'envoi de ce projet de loi et de la lettre aux 41 municipalités, des réponses de ces municipalités?

**Une voix:** On n'a pas eu de réponse, mais nous avons eu une rencontre...

**M. Tardif:** D'accord. Il va me donner la réponse et je vais la donner ou si vous voulez venir ici...

**M. Ciaccia:** Pour les fins du Journal des débats, le ministre se pose une question et c'est le ministre qui répond.

**M. Tardif:** Mettons que le député de Laprairie, qui a posé la question, si on l'avait envoyé informer les villes, est aussi intéressé de savoir si les villes ont répondu.

**M. Saintonge:** Sûrement, oui.

**M. Ciaccia:** Oui.

**M. Tardif:** Est-ce que les villes ont répondu à cet envoi?

**Le Président (M. Beauséjour):** Pour intervenir, il faudrait donner votre nom...

**M. Hargreaves:** Mon nom est Daniel Hargreaves...

**Le Président (M. Beauséjour):**... et votre titre.

**M. Hargreaves:**... fonctionnaire au ministère des Transports. Nous avons rencontré 25% des municipalités, à leur demande, les municipalités de la MRC de Deux-Montagnes, la semaine dernière, justement. C'est à leur demande, parce que ces municipalités sont en train de rédiger une entente intermunicipale en vue de former leur futur conseil intermunicipal de transport et, à cette occasion, on nous a demandé d'explicitier le contenu du projet de loi 8 et, de toute évidence, elles sont tout à fait en accord avec le projet de loi 8 qui va leur donner les pleins pouvoirs à partir du 1er janvier 1986.

**M. Fallu:** Je peux également, M. le Président, témoigner, pour ma part, que la journée même du dépôt du projet de loi 8 en Chambre, j'ai expédié à chacun des maires de mon comté, c'est-à-dire le CIT Sainte-Thérèse, le projet de loi. Depuis, j'ai eu

l'occasion de m'entretenir avec chacun d'eux et le moratoire - comme je l'ai appelé ce matin - qui repousse au 1er janvier 1986 la mise en place de leur propre CIT, leur convient tout à fait, à merveille.

Je répète, même s'ils ne l'ont peut-être jamais écrit dans des résolutions formelles de leurs conseils municipaux, puisqu'ils n'ont pas encore eu à le faire du fait qu'ils n'ont pas encore mis sur pied leur CIT, ils ont publiquement indiqué, auprès de la population - ici en cette Chambre en 1983 - leur intention formelle d'agir, de prendre leurs responsabilités d'organisation du transport, etc.

**M. Saintonge:** Ils n'ont pas le choix.

**M. Fallu:** Ce n'est pas qu'ils n'ont pas le choix, je regrette infiniment. La responsabilité du transport en commun a toujours été municipale partout, sauf chez nous, et nous avons joui d'une situation privilégiée et, devant le devoir de répartition et d'équité dans une société, ils sont prêts à assumer cette responsabilité. D'autant plus qu'ils savent fort bien que, chez nous, les citoyens ont été pénalisés au niveau de la tarification pour la bonne et simple raison qu'ils ne pouvaient pas recevoir leur juste part de subvention de la part du gouvernement alors que tout le monde estime, dans le milieu, que, par le biais d'un CIT, par le biais d'entente, nous pourrions recevoir une part. Le citoyen pourra voir la tarification baisser du fait de la participation de la municipalité et peut-être d'un meilleur ajustement des subventions venant du gouvernement du Québec.

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

**M. Saintonge:** Merci, M. le Président. J'ai compris que le député de Groulx a répondu avant le temps à ma question. Quand on dit qu'ils n'ont pas le choix, c'est vrai qu'ils ne l'ont pas s'ils veulent donner un service. Ce que je veux quand même noter, c'est que, bien souvent, on dit que le transport en commun est une responsabilité municipale; la municipalité prend part à cela, mais le service de transport en commun n'est pas une responsabilité municipale comme telle. Les commissions de transport ont été créées... Par exemple, pour la CTRSM, c'est sûr que les conseils des maires ont participé à la commission de transport, mais, par exemple, ce ne sont pas les municipalités qui ont organisé la commission de transport sur la rive sud de Montréal ni dans la CTCRO. Ce n'étaient pas les municipalités qui organisaient le transport. Il y avait un administrateur qui était nommé et il avait des pouvoirs accordés par la loi, etc. Indirectement, les municipalités y ont

participé, je suis d'accord avec cela. Mais, aujourd'hui, on change un peu la problématique. À Laval, ce sont les élus municipaux qui ont les prises de décisions et tous les pouvoirs au niveau de la Commission de transport de la ville de Laval par l'intermédiaire de la loi.

Cependant, tantôt, lorsqu'on m'a dit qu'ils sont en accord avec cela et qu'ils sont bien heureux, je dirais ici, au Journal des débats, qu'on a souvent entendu ces mentions dans le droit municipal. Je suis critique aux affaires municipales; je n'ai pas été ministre des Affaires municipales, mais cela fait deux ans et demi que je suis critique. Il suffit de se promener un peu partout dans les municipalités du Québec de se faire dire, parce qu'un projet de loi est là, qu'il n'y a pas de réaction à une résolution d'un conseil municipal, qu'on est contre quelque chose, qu'ils sont d'accord avec cela, c'est absolument faux.

Dans ce cas, les municipalités n'ont pas le choix de dire qu'elles sont d'accord ou pas. La loi va être changée, elles vont prendre leurs responsabilités quand il sera temps. Dire qu'elles sont entièrement en accord avec la loi, faire une conclusion de cause à effet, je ne suis pas d'accord avec cela. Il suffit de regarder purement et simplement au niveau du ministère des Affaires municipales, toute la création des MRC, par exemple. Quand on disait que les municipalités sont d'accord, à propos des 94 MRC, que personne ne s'oppose, qu'il y en a seulement une couple qui ne sont pas contentes, ce n'est pas vrai. Il y a plusieurs municipalités qui ont eu des objections à faire valoir dans certains cas, je ne vous dis pas que c'est toujours fondé, mais, dans toute décision, de toute façon, que le gouvernement peut prendre, les municipalités peuvent avoir des objections ou certaines recommandations qui pourraient être distinctes, différentes. Mais si on ne le fait pas, cela ne veut pas nécessairement dire qu'on est entièrement d'accord.

En ce qui concerne le transport en commun, si je veux revenir à cela avec le CIT, je comprends que vous m'avez dit tantôt qu'il y a quelque trois CIT en marche au niveau de la ville de Laval. Au niveau des CIT, ils vont être subventionnées par le ministère. Pour mon bénéfice personnel, est-ce que le ministre peut nous dire l'ordre de grandeur de la subvention au niveau des CIT?

**M. Tardif:** Même chose que les autres, 75% des coûts d'achat d'équipement, des garages, du fonctionnement.

**M. Saintonge:** Le fonctionnement, c'est un pourcentage des...

**M. Tardif:** C'est cela.  
(15 h 45)

**M. Saintonge:** Il y a un problème, je ne sais pas de quelle façon il peut se résoudre et cela m'intéresse. Cela peut influencer et les municipalités hors territoire et la ville de Laval. Quand on dit, par exemple, qu'il y aura un surplus d'autobus et possiblement un surplus de chauffeurs, les CIT qui vont se créer auraient peut-être intérêt à conclure un accord avec Laval. Ils vont s'entendre sur un prix, à un moment donné...

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:**... par rapport aux services à donner. Mais on sait que, actuellement, la ville de Laval a des contrats, des conventions collectives à respecter avec ses chauffeurs d'autobus. Est-ce que cela pourrait être un élément important dans la négociation d'une entente de services entre un CIT et la CTL ou la STL, éventuellement? Cela pourrait être un élément très important, à mon point de vue, c'est la question que je me pose. Est-ce que cela ne pourrait pas être un élément important? Le fait, par exemple, que Laval étant liée par des conventions collectives, si l'entente se fait entre la STL et, éventuellement, un CIT, au niveau du service, est-ce que les conventions collectives avec le prix des chauffeurs et les avantages sociaux ne seront pas transférées, à ce moment-là? La Commission de transport de Laval, en donnant le service, ou le CIT, en donnant le contrat de services à Laval, devra automatiquement prendre à charge les responsabilités, d'une certaine façon, de Laval vis-à-vis de ses chauffeurs. C'est peut-être d'une façon indirecte parce que Laval va toujours rester responsable de ses chauffeurs. Mais si le coût, par exemple, du paiement d'un chauffeur d'autobus est plus cher, par la convention collective, par la CTL, cela peut être une incitation pour un CIT à ne pas contracter avec la STL, mais plutôt à aller vers un autre transporteur pour assurer le service.

Une affaire comme cela peut faire en sorte, à mon point de vue, que Laval peut se trouver pénalisée d'une certaine façon parce que le service qu'elle donne actuellement pourrait être trop coûteux pour un CIT pour s'en prévaloir par entente avec la STL. Cela favoriserait, à ce moment-là, l'octroi d'un contrat à un autre transporteur.

**Le Président (M. Beauséjour):** Juste avant de vous donner la parole, M. le ministre, je voudrais faire remarquer aux membres de la commission que nous avons passé deux heures sur les remarques préliminaires.

**M. Saintonge:** M. le Président, quand même, je dirai que c'est le principe du projet de loi et on peut faire, à chaque

article, des discussions à n'en plus finir.

**Le Président (M. Beauséjour):** Non, non.

**M. Saintonge:** Mais j'aime autant qu'on le règle avant.

**Le Président (M. Beauséjour):** C'est juste pour la réflexion pour qu'on ne l'oublie pas.

**M. Tardif:** Rapidement là-dessus...

**Le Président (M. Beauséjour):** Je passe la parole au ministre.

**M. Tardif:**... M. le Président, il peut y avoir tellement une grande diversité de situations. Par exemple, le CIT d'un groupe de municipalités de la rive nord, par contrat de services, demande à Laval de lui fournir du transport en commun. Les chauffeurs restent des employés de la ville de Laval. C'est un contrat qui lie le CIT et la 5TL. Donc, à ce moment-là, les problèmes posés par le député en matière de contrats de travail ne se posent pas.

Je pense qu'on peut assister à une très grande diversité de situations. Je suis prêt à offrir les bons offices du ministère pour aider à négocier toute espèce d'entente. On sait qu'il y a eu les cas des retraits de la CTRSM, de la CTCUM, etc. Ce n'est quand même pas la première fois que nous vivons de semblables situations. Je pense que, d'une façon générale, cela s'est passé de façon civilisée sur la rive sud et sur le territoire desservi par la CTCUM. Je ne pense pas qu'on ait entendu dire, malgré ces retraits de vastes territoires, qu'il y ait eu des problèmes majeurs, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu du tout. Tantôt, le député a dit: On dit que les villes sont d'accord. Je pense que ce avec quoi les villes sont d'accord - et c'est de cela que le député de Lapralrie devra convenir avec moi, peut-être pas sur le libellé de tous les articles, sûrement, je le lui concède - ce que les élus m'ont dit et ce qu'on leur a dit, en tout cas, c'est que c'est à eux qu'il appartient de décider de la quantité et de la qualité des services qu'ils veulent; donc, de se taxer en conséquence. Or les élus nous disent ceci: M. le ministre, actuellement, ce sont des administrateurs nommés par Québec qui gèrent un service public - le transport en commun - qui fait des déficits et pour lesquels, à Laval, nous devons aller prélever des taxes et nous n'avons pas un mot à dire sur le niveau, la qualité et la quantité des services. C'est cela que nous disent les élus.

**M. Saintonge:** Sur le principe, on est complètement d'accord avec cela, mais ce n'est pas cela qu'on touche actuellement, M. le ministre...

**M. Tardif:** D'accord.

**M. Saintonge:**... avec le service hors municipalité, hors Laval.

**M. Tardif:** C'est le même principe qui vaut à rebours pour les autres villes aussi, qui vous disent que, pour elles, c'est le contraire.

**M. Saintonge:** Elles ne paient pas, ce sont les citoyens qui paient.

**M. Tardif:** Oui, mais, à ce moment-là, ce que le député nous demande, en supposant que Laval décide de continuer du service et donc, en quelque sorte, presque avoir un droit d'imposer un niveau de taxes dans ces villes-là...

**Une voix:** Non, non.

**M. Saintonge:** Je n'ai pas demandé cela.

**M. Tardif:** Non, mais ce serait cela, l'effet indirect: obliger les villes à payer.

**M. Saintonge:** Bien non.

**M. Tardif:** Ce serait cela: obliger les villes de la rive nord à payer sans avoir un impact... Écoutez, on a devant nous un projet qui, encore une fois, je pense, remet aux élus de la ville de Laval...

**M. Saintonge:** C'est d'accord.

**M. Tardif:**... qui a ceci de particulier: c'est une MRC en plus; c'est une entité en soi... Est-ce qu'on pourrait, M. le Président, sans vouloir bousculer cette commission...

**M. Saintonge:** Non, M. le Président, on est d'accord avec cela. Je ne voudrais pas non plus qu'on m'impute des paroles que je n'ai pas dites. Je n'ai pas mentionné que je voudrais qu'on continue de cette façon: donner à la ville de Laval le pouvoir d'imposer une taxe sans qu'elle ait un droit de regard. Ce n'est pas ce que je veux.

**M. Tardif:** D'accord.

**M. Saintonge:** C'est simplement au niveau... Je voulais m'assurer que... Le projet de loi, à mon point de vue, sur le premier principe, comme on l'a dit, comme mon collègue de Mont-Royal l'a dit - je l'ai répété; une grande partie de mon discours portait là-dessus... Le fait qu'à Laval on responsabilise les élus municipaux à ce niveau, c'est excellent. On est d'accord avec cela. Je pense qu'on en avait parlé au moment de la CTCRO en commission parlementaire et des suggestions avaient été faites par mon collègue de Hull pour

augmenter même certaines possibilités au niveau des comités conjoints.

Le deuxième point important qu'on voulait vérifier, c'est de s'assurer que la ville de Laval n'ait pas une perte quelconque à cause d'un surplus de matériel ou d'un surplus de chauffeurs, d'une part. Ce qui m'intéresse au niveau des autres municipalités qui devront former un CIT, c'est que ces municipalités avaient été informées, qu'elles étaient au courant, qu'elles ont accepté cela et que des démarches ont été entreprises, d'une part. C'est 86.

Il y a aussi un autre point qu'il ne faut pas oublier. Dans la loi 46, j'ai fait une intervention pour mentionner un point extrêmement important. Le gouvernement peut quand même, par un certain pouvoir d'arbitrage, obliger une municipalité qui ne voudrait pas participer à un CIT à être incluse quand même dans un CIT et à y participer. Donc, la municipalité n'est pas tout à fait libre. Quand on dit que la municipalité est libre d'y adhérer ou non, dans certains cas, le gouvernement peut, par son pouvoir d'arbitrage, un pouvoir ni plus ni moins d'ingérence, forcer une municipalité à venir participer à un CIT même si elle ne veut pas, parce que ce serait essentiel au niveau du service pour ces citoyens ou autrement que le coût du service... Ils pourraient se prévaloir du service en sortant du territoire d'une certaine façon. Comme le ministre l'a expliqué à l'époque, il suffirait que quelqu'un traverse un coin de rue pour aller prendre un autobus et dire: Chez nous, on ne paie pas de dépenses de transport en commun. Il y a des points de ce genre, mais il reste quand même qu'il y a un pouvoir d'intervention du gouvernement dans ce sens au niveau de la création d'un CIT. Je ne dis pas, en principe, qu'il ne faut pas arriver à certains arrimages pour corriger des situations de fait, mais, au niveau de l'autonomie municipale, quand on dit que les municipalités ont pleine liberté, je voudrais quand même dire que, dans certains cas, une municipalité peut bien ne pas avoir la liberté d'adhérer ou non au CIT. On peut la forcer à participer au CIT.

**M. Tardif:** Une.

**M. Saintonge:** Une. Plus que cela, une fois que la municipalité est rendue dans un CIT, on sait que, pour en ressortir, ce n'est pas aussi facile que d'y entrer. Cela prend l'accord unanime pour en ressortir, je pense, si mon souvenir est exact. Pour arrêter un service qu'un CIT donne, cela prend l'accord unanime de l'ensemble des municipalités. À ce moment-là, quand c'est parti, on ne sort pas comme on veut. De ce point de vue, c'est simplement une mise en garde pour d'autres municipalités qui vont avoir à se

conformer à la loi 46 et aux exigences de cette loi.

**M. Fallu:** M. le Président, j'aimerais, néanmoins, rappeler que cette obligation qui serait faite par le gouvernement à une municipalité de faire partie d'un CIT, ce serait un geste qui serait posé, comme le prévoit la loi 46, à la suite d'une demande des autres municipalités en fonction des services à donner.

**M. Saintonge:** D'accord. M. le Président, on parle...

**Une voix:** Un instant.

**M. Saintonge:** Ah! oui!

**M. Fallu:** Oui, mais peut-on, pour une fois, comprendre qu'il s'agit de la responsabilisation des élus et que le gouvernement arrive à la fin, même lorsqu'il s'agit de déterminer la géographie du CIT?

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

**M. Saintonge:** M. le Président, je parlais au ministre dans ce sens. Le député de Groulx m'a répondu. C'est peut-être vrai, mais ce que je voulais quand même noter, c'est qu'on sait, d'une part, qu'on parle... Ce matin, on a dit que c'était volontaire, si la municipalité voulait y adhérer elle-même ou non. Je cite un cas dans la loi où ce n'est peut-être pas toujours volontaire, où les 48 municipalités concernées ont peut-être un mot à dire qu'on n'a pas entendu. On voulait s'assurer, à tout le moins, que le point de vue des municipalités a été considéré. Je ne sais pas, je n'ai pas les données. Le ministère est beaucoup mieux placé que moi pour établir ces faits, mais voici une des choses que je me demande: Est-ce que le coût du transport en commun au niveau des municipalités qui vont se regrouper en CIT, par rapport au coût actuel, à partir de 1986, va être le même? Ne sera-t-il pas plus élevé? Est-ce que cela va coûter plus cher par rapport à ce qui existe présentement ou moins cher? Je ne le sais pas. Je n'ai pas les données là-dessus. Mais il reste qu'on peut se poser quand même la question et se demander si les études l'ont déterminé, car je ne le sais pas. C'est une des craintes que j'avais.

Actuellement, les municipalités ne participant pas au déficit, c'est le gouvernement qui les finance, c'est Laval qui les finance par l'intermédiaire de la CTL. Éventuellement, les municipalités n'auront pas le choix. Le Conseil intermunicipal de transport va exister. Les déficits vont être là. Les municipalités devront payer un certain pourcentage du déficit et répartir

cela à leurs citoyens.

L'utilisateur actuel va peut-être y trouver un avantage en payant moins cher son entrée dans l'autobus, je ne le sais pas. C'est possible qu'on diminue les coûts en les répartissant à l'ensemble des gens. C'est un service. D'une certaine façon, on vient socialiser un service à ce moment. Ce n'est pas l'utilisateur qui paie. Cela va être l'ensemble des citoyens qui vont assumer un certain coût. Cela peut être valable. On va me dire, d'autre part, qu'au point de vue municipal, s'il y a un service de transport en commun, cela augmente la valeur potentielle de la maison, l'évaluation foncière, on peut revendre plus cher sa maison. C'est vrai. Il y a des points qui peuvent être véridiques là-dessus. Il reste que cela va changer tout le mode d'exploitation et le mode de répartition du coût du transport en commun. Est-ce que, en fin de compte, on aura avec une telle proposition un coût moindre dans ces municipalités que ce qu'on a actuellement? Je ne le sais pas. C'est la question que je me posais. J'imagine que le ministre ou le ministère a dû faire les études en conséquence et en informer les municipalités. Il y a des projections qui ont dû être établies là-dessus.

**M. Tardif:** Ce que je peux répondre au député là-dessus à ce moment-ci, c'est que le coût peut être ou bien égal ou bien supérieur ou inférieur selon ce que les élus municipaux décideront comme niveau de services. À l'heure actuelle, ils n'ont pas à décider le niveau de services à donner. À partir du moment où, n'ayant pas à décider le niveau de services. On l'a vu dans le cas des villes desservies par la CTCUM, mais néanmoins étant cotisées pour payer une part, elles ne l'ont pas pris. De sorte que, présentement, il se pourrait que cela coûte moins cher à partir du moment où la décision est prise par elles d'offrir un service, par exemple, qui ne justifie pas un autobus à 47 places dans certains quartiers de municipalités. À ce moment, on pourrait très bien concevoir d'offrir un service et néanmoins qu'il soit moins coûteux que les formules traditionnellement utilisées.

**M. Saintonge:** Il y a peut-être quand même des projections. Je ne sais pas si cela peut être réalisé. Avec l'expérience d'autres endroits, on a dit qu'il y a huit CIT qui ont été autorisés récemment. J'imagine qu'en étant autorisés, il a dû y avoir des projections de dépenses, des projections de coûts de services qui seraient donnés, ce que cela va coûter dans le cas présent pour les municipalités hors du territoire de Laval. Est-ce que, dans l'élaboration d'un projet, dans les discussions entamées au niveau des CIT, si on regardait avec un service équivalent à ce qu'on a actuellement, pas

plus, pas moins, le même service qui est donné jusqu'à maintenant, est-ce que le coût, si on crée une commission intermunicipale de transport, avec une administration différente, un contrat avec un autre transporteur, est-ce que cela va se trouver à augmenter le coût actuel du transport ou pas?

**M. Tardif:** À service égal, la réponse est non parce que c'est sous forme de contrat de services, à ce moment. Au contraire, il y a une diminution pour la municipalité ou la commission de transport qui fournit le service, étant donné qu'il y a plus de monde à participer au financement.

**M. Saintonge:** Il y a plus de monde à participer au financement parce que c'est la municipalité qui l'assume.

**M. Tardif:** Oui, parce qu'à l'heure actuelle c'est le cas de Laval.

**M. Saintonge:** En gros, je voulais dire...

**M. Tardif:** Il y a 40 municipalités desservies qui ne contribuent pas actuellement. D'accord? À partir du moment où ces 40 municipalités, dans l'hypothèse que cela resterait la même chose et que ces municipalités concluraient une entente de services avec Laval, elles devront payer leur écot, ce qui réduira et la contribution de ville de Laval et celle du gouvernement effectivement.

**M. Saintonge:** Et possiblement de l'usager, je suppose. J'imagine que, dans ces cas...

**M. Tardif:** Et possiblement celle de l'usager aussi, je suppose.

**M. Saintonge:** Je comprends le problème. Je vais vous dire honnêtement que, chez nous, sur la rive sud de Montréal, quelqu'un qui prend l'autobus à Côte-Sainte-Catherine, cela va lui coûter 2, 95 \$, si je ne me trompe pas, pour se rendre au métro. Cela lui coûte pratiquement 3 \$. C'est un étudiant qui m'a dit cela la semaine dernière. Le jeune, qu'est-ce qu'il fait? Il part de Côte-Sainte-Catherine, il marche pour aller prendre l'autobus un peu plus loin que chez lui ou il fait du pouce parce que, s'il prenait l'autobus de la CTRSM, le transport régulier, c'est 0, 95 \$. Partir d'un peu plus loin, évidemment, il y a une certaine distance. Si on regarde la limite de distance parcourue par la personne, pour une distance équivalente, cela peut coûter 0, 95 \$ à quelqu'un et 3 \$ à l'autre. L'étudiant à qui cela coûte 3 \$, qu'est-ce qu'il fait? Il prend ses jambes et il fait du pouce. Il se débrouille comme il peut. À Laval, on peut arriver au même problème. L'usager va peut-

être payer moins cher, mais c'est la population qui va... La dette va se répartir sur l'ensemble des municipalités, probablement. Dans ce sens-là, la municipalité - vous allez l'admettre avec moi - va avoir une obligation financière plus grande qu'elle ne l'avait antérieurement. (16 heures)

**M. Tardif:** Ou bien, dans le cas de la municipalité de Laprairie, se joindre au CIT desservi par la CTRSM plutôt qu'avec l'autre groupe. C'est une autre hypothèse.

**M. Saintonge:** Non, ce n'était pas Laprairie. Je veux corriger quand même parce que Laprairie, c'est dans mon comté, mais c'était quelqu'un de Côte-Sainte-Catherine qui est juste voisin.

**M. Tardif:** Oui, d'accord.

**M. Saintonge:** Donc, à toutes fins utiles, vous me confirmez, par les études que vous avez pu mener au ministère dans ce sens, que le coût du service ne sera pas plus élevé, finalement, par un CIT qu'actuellement pour un niveau de service égal.

**M. Ciaccia:** Ce serait une grosse affirmation à faire.

**M. Tardif:** Toutes choses étant égales par ailleurs, si vous aimez mieux.

**M. Ciaccia:** Sachant que cette affirmation ne peut pas être prouvée ou désapprouvée, vous pouvez faire une affirmation de même, parce que ce n'est pas contestable, aujourd'hui.

**M. Saintonge:** Je veux dire aussi, M. le Président, que, pour avoir assisté à certaines informations publiques sur le transport en commun dans certaines municipalités, on ne peut pas dire non plus qu'unaniment les municipalités étaient très heureuses, à un moment donné, de se voir confier des obligations au niveau du transport en commun qui apportaient des coûts excédentaires à leurs budgets municipaux. Ce n'était pas tout à fait unanime dans l'ensemble des municipalités. Je comprends qu'elles ont des surplus, mais les surplus que les municipalités réalisent, c'est dans le cadre de leurs opérations et, là-dessus, je dois dire une chose qui est évidente. J'en ai parlé à l'occasion d'un projet de loi antérieur en Chambre, le projet de loi 6. Il suffit de regarder dans le milieu municipal, d'aller faire un tour. Si elles ont actuellement des surplus dans leurs coffres, elles savent bien qu'à brève échéance ces surplus vont fondre comme neige au soleil. On n'a qu'à penser à toute la problématique de l'assainissement des eaux qui hante les élus municipaux. Je

pense qu'il ne faut pas se fermer les yeux. J'en discutais encore une fois en fin de semaine avec des représentants de certaines municipalités et, là-dessus, ils disent: Les surplus ne comptent pas. On n'en a pas gros dans nos coffres. Ils ne seront pas là longtemps. C'est pour ça qu'il ne faut pas non plus penser, au niveau du transport en commun... C'est une charge supplémentaire qui est imposée au niveau de la municipalité, celle de redistribuer entre les citoyens un montant d'argent. Le gouvernement va peut-être payer moins cher, mais les coûts des municipalités vont être augmentés là-dessus, au niveau de la taxation de leurs concitoyens.

**Le Président (M. Beauséjour):** Cela va? Est-ce qu'on procède à l'étude article par article?

**M. Ciaccia:** Oui, M. le Président.

### Étude détaillée

#### Constitution

**Le Président (M. Beauséjour):** J'appelle l'article 1. M. le ministre.

**M. Tardif:** M. le Président...

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

**M. Tardif:**... à moins qu'il n'y ait des commentaires ou des questions.

**Le Président (M. Beauséjour):** J'appelle l'article 2.

**M. Ciaccia:** À l'article 2, je veux juste noter que le gouvernement ou le ministre ne veut pas s'engager, dans le projet de loi, à compenser la ville de Laval pour les sommes qu'elle a dû investir lors de l'expropriation des compagnies privées, mais le ministre s'engage à donner une lettre...

**M. Tardif:** Une lettre d'intention au conseil municipal de Laval.

**M. Ciaccia:**... d'intention. Oui.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 2 est adopté?

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Ciaccia:** Attendez une minute. Oui, adopté.

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

**M. Tardif:** Il y a un papillon?

**M. Ciaccia:** Attendez, attendez! L'article 2, juste un instant! Je veux juste revenir un instant à l'article 2.

**M. Tardif:** Essentiellement, M. le Président, l'article 3 reprend la loi actuelle...

**M. Ciaccia:** D'accord. L'article 2 est adopté.

**M. Tardif:** Pardon?

**M. Ciaccia:** Non, non. L'article 2 est adopté.

**M. Tardif:** D'accord.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que la commission est d'accord pour rouvrir l'article 2?

**M. Tardif:** Oui, d'accord.

**M. Ciaccia:** Non, non, il est adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. D'accord. Article 3?

**M. Ciaccia:** Adopté.

### Organisation

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 4?

**M. Ciaccia:** On va aller plus lentement. À l'article 4, est-ce que les nominations se feront par voie de résolution ou de règlement?

**M. Tardif:** C'est une bonne question. J'imagine que le conseil municipal a le pouvoir de nommer par résolution.

**M. Ciaccia:** Alors, cela va être par résolution. Il y a moins de formalités quand c'est par résolution plutôt que par règlement. Par règlement, ils doivent publier. Ça va se faire vite.

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

**M. Tardif:** La rapidité qu'ils voudront lui donner.

**Mme Bacon:** Je reviens aux questions que j'ai posées au ministre, M. le Président, concernant une nomination possible d'un membre représentant les Basses-Laurentides, par exemple, ou les municipalités qui se joindraient à la STL. Est-ce qu'à ce moment-

là il serait nommé par résolution des conseils municipaux? Est-ce qu'on va prévoir...

**M. Tardif:** Il faudrait...

**Mme Bacon:**... dans la loi ou si on doit penser que ce sera tout à fait en dehors de cette loi-là?

**M. Tardif:** Il faudrait rouvrir la loi et prévoir, à ce moment-là, le poids relatif de chacun des membres, le mode de représentation, etc. Comme je vous le dis, il me fera plaisir de déposer un projet de loi qui viendra avaliser une entente semblable qui sera intervenue.

**M. Ciaccia:** L'article 4 est adopté.

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

**M. Ciaccia:** Est-ce qu'il y a une raison pour le mandat de deux ans? Est-ce que vous avez considéré un mandat de la même durée que...

**M. Tardif:** Les mandats des élus municipaux étant de quatre ans, il nous a semblé que ceci pouvait permettre au conseil municipal d'assurer une certaine rotation s'il le désirait. C'est lui qui va décider. Pardon?

**Mme Bacon:** Un petit bonbon à chacun.

**M. Tardif:** Enfin, M. le Président, je pense que le conseil, de la même manière, pourrait décider de reconduire ceux de ses membres qui ont fait un excellent travail.

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

**M. Saintonge:** On dit que le mandat est de deux ans. Le projet de loi ne dit pas que le mandat est renouvelable. Est-ce qu'on ne pourrait pas mentionner que le mandat peut être renouvelé?

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

**M. Tardif:** Je me demande si c'est nécessaire de préciser cela.

**M. Saintonge:** D'accord, "nommé à nouveau", ça implique... D'accord, c'est couvert par l'article 6, je n'avais pas noté cela.

**M. Tardif:** C'est ça.

**M. Saintonge:** En fait, c'est un mandat de deux ans, mais ça peut permettre de changer, dans le fond, au bout de deux ans...

**M. Tardif:** C'est ça.

**M. Saintonge:**... ou de faire une rotation, mats, en tout cas, si le gars fait un bon travail, s'il est renseigné sur la situation, on va renouveler son mandat, évidemment.

**M. Tardif:** Par ailleurs, un conseil municipal qui nommerait quelqu'un pour quatre ans, il est là pour la durée de son mandat et il est pris avec son membre. Je pense que ça donne de la souplesse au conseil.

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

**M. Ciaccia:** Est-ce possible - ça me vient à l'idée - que le conseil, dans sa dernière année, puisse faire des nominations? Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui empêcherait ça?

**M. Tardif:** Il y a quelque chose dans le projet de loi qui dit qu'il cesse d'être membre du conseil de la STL lorsqu'il cesse d'être membre du conseil municipal de Laval, je pense. C'est l'article 7: "Un membre du conseil d'administration cesse de l'être lorsqu'il cesse d'être un membre du conseil de la ville de Laval."

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 6 est adopté. J'appelle l'article 7.

**M. Tardif:** Ça répond à la question posée par le député.

**M. Ciaccia:** C'est ça.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 7 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. J'appelle l'article 8.

**M. Saintonge:** Pourquoi les 90 jours?

**M. Tardif:** C'est cela. C'est une disposition reprise du droit municipal qu'on retrouve dans certaines dispositions. Si la

personne, évidemment, n'assiste pas pendant trois mois aux réunions du conseil, à moins de cas de force majeure, on peut présumer qu'il y a peut-être une perte d'intérêt et, en l'occurrence... En plus de cela, me dit-on, cela fait partie des dispositions que Laval nous avait demandé d'introduire.

**M. Saintonge:** Je sais qu'au niveau de la Loi sur les cités et villes ou du Code municipal il y a des dispositions en ce sens, mais les cas de force majeure peuvent, je pense, s'expliquer. Ici, il n'y en a pas de mentionnés.

**M. Tardif:** Oui, il y a quelque chose dans les cas de force majeure, je m'excuse, deuxième alinéa.

**Une voix:** Oui.

**M. Tardif:** "Il y a vacance de son poste à compter de la fin de la première assemblée qui suit les 90 jours sauf si, à cette assemblée, les autres membres du conseil d'administration sont d'avis qu'il a été dans l'impossibilité en fait d'assister aux assemblées du conseil." Quelqu'un qui, pour une raison de force majeure, ne pourrait pas assister aux réunions du conseil en fait la preuve, etc. Cela me paraît...

**M. Saintonge:** Normalement, si quelqu'un, par exemple, devient non-membre d'un conseil municipal par défaut, parce qu'il aurait omis, pendant tant de temps, d'assister à une assemblée - je ne me souviens pas exactement du temps, disons que c'est 90 jours - s'il n'est plus membre du conseil municipal, son mandat au conseil d'administration de la STL prend fin automatiquement. Pourquoi y a-t-il obligation de dire. Le conseil lui confie un mandat tant et aussi longtemps que dure son mandat de conseiller? Si c'est deux ans, on se fie à cela. Si, effectivement, il n'était plus membre du conseil à cause de son impossibilité d'assister à des réunions pendant 90 jours au niveau du conseil municipal, il perd également son droit de siéger au conseil d'administration. On veut couvrir la même chose que ce que couvre la Loi sur les cités et villes dans le fond, mais on inscrit une disposition spéciale là-dedans qui pourrait peut-être faire en sorte... La question que je me pose est celle-ci: Si, dans la Loi sur les cités et villes à laquelle Laval est sujette, il y avait possibilité pour un membre du conseil, qui était absent pendant un certain temps, de demeurer membre parce que la raison évoquée était admissible, on pourrait se trouver devant une situation où, demeurant membre du conseil municipal, son mandat lui serait retiré, d'autre part, comme membre de la STL. Cela deviendrait peut-être un peu curieux que, dans un cas, il



perde l'admissibilité au niveau de la STL et que, dans un autre, il ne la perde pas au niveau du conseil municipal.

**M. Tardif:** M. le Président, encore une fois, étant donné que le deuxième alinéa prévoit les cas de force majeure, si une personne ne se présente pas pendant trois pas et ne donne aucune espèce de raison, à ce moment-là... Mais si elle donne des raisons qui satisfont le conseil, il me semble que cela va de soi. Je veux dire, il faut penser qu'on a un conseil d'administration de cinq membres qui va administrer un budget de 40 000 000 \$. S'il y a désintéressement au point que, sans raison aucune quelqu'un ne participe pas, il me semble que...

**M. Saintonge:** D'accord, cela va. La question que je me posais, c'était de savoir s'il y avait une raison spéciale. C'est pour cela que je vous donne un éclaircissement là-dessus.

**M. Tardif:** En tout cas, Laval nous a demandé cela et le ministère des Affaires municipales s'est assuré de la concordance avec l'économie du droit municipal.

**M. Saintonge:** D'accord.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 8 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 9?

**M. Ciaccia:** Qu'arriverait-il s'il y avait démission en bloc?

**M. Tardif:** Dans le cas d'une démission en bloc, le conseil municipal de Laval a le pouvoir de remplacer les cinq membres.

**M. Ciaccia:** Oui, mais les 60 jours? Il a 60 jours pour le faire. Ce voudrait dire que, durant ces 60 jours, il est possible qu'il n'y ait pas de conseil d'administration.

**M. Tardif:** Oui, mais il n'est pas obligé d'attendre 60 jours. Une réunion du conseil municipal peut être convoquée comme telle.

**M. Ciaccia:** Oui, parce que la notion de parti politique au niveau municipal que votre gouvernement...

**M. Tardif:** Il l'a reconnue.

**M. Ciaccia:**... a introduite dans nos lois pourrait avoir comme conséquence qu'il y ait opposition et que le conseil ne soit pas pressé de former le conseil.

**M. Tardif:** On va présumer. Il y a 21 conseillers à Laval, si ma mémoire est bonne.

**M. Ciaccia:** Il peut y avoir des chicanes. Cela arrive.

**M. Tardif:** Pardon?

**M. Ciaccia:** Des chicanes peuvent arriver.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Oui. Il y en a eu une bonne à Laval, il n'y a pas longtemps.

**M. Ciaccia:** Laval, à Saint-Léonard. Il y a des chicanes dans beaucoup de municipalités.  
{16 h 15}

**M. Tardif:** M. le Président, M. le Président.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas comme à l'Assemblée nationale, ils ne s'entendent pas entre eux. L'harmonie qui règne à l'Assemblée nationale, ce n'est pas la même chose. Ils ne prennent pas exemple sur nous.

**M. Tardif:** On peut par analogie, n'est-ce pas, considérer le conseil de ville de Laval, avec ses 21 membres du conseil, comme étant le conseil d'administration et le conseil de la STL comme étant l'espèce de comité exécutif. Qu'il y ait des divergences de vues et que l'hypothèse soulevée d'une démission en bloc des cinq membres, je ne pense pas que les cinq membres au sein du conseil de la STL seraient nécessairement cinq adversaires politiques. On peut penser qu'il y aurait un éventail. Cela est au choix du conseil. Les conseillers vont élire les membres.

**Mme Bacon:** Ils vont, ils viennent.

**M. Tardif:** Est-ce que...

**M. Saintonge:** Qu'est-ce qui arriverait de l'administration courante, du conseil d'administration, à supposer que les membres démissionnent en bloc? On se retrouve devant l'hypothèse que, pendant un certain temps, il n'y a personne qui est membre du conseil d'administration. Qui a charge à ce moment-là en lieu et place du conseil d'administration? Il n'y a rien de prévu en ce sens-là dans la loi.

**M. Tardif:** C'est le conseil de ville de Laval.

**M. Saintonge:** C'est le conseil de ville, mais si les membres du conseil d'administration ne sont pas nommés, il

pourrait y avoir un problème avec l'administration municipale au niveau du conseil, qu'ils s'entendent pour nommer quelqu'un à défaut de quorum. Prenez un exemple. Si les gens ne se présentent pas à une assemblée spéciale, il n'y a pas quorum et ils ne pourraient pas prendre une décision valable pour nommer des personnes. On a déjà vu des conseils municipaux - je ne veux pas dire que c'est le cas actuellement - où le maire, par exemple, qui était en place avec une certaine équipe, il y a plus de conseillers d'Opposition que de conseillers de son côté, il faut qu'il fonctionne là-dedans. Les gens ne se présentent pas à une assemblée pour nommer certains conseillers. On se trouve à être en difficulté. Est-ce qu'il y a une disposition qu'on pourrait prévoir que, dans un tel cas, le maire a une responsabilité particulière jusqu'à la sanction de la nomination d'un nouveau conseil d'administration, parce qu'il y a des pouvoirs à être exercés qui pourraient en principe ne pas être exercés pendant cette période-là? C'est peut-être une question qui apparaît fort hypothétique à ce moment-ci, mais vous admettez...

**M. Tardif:** Bien, écoutez...

**M. Saintonge:**... que cela peut fort bien arriver.

**M. Tardif:** Oui. La Loi sur les cités et villes permet effectivement au maire, dans des situations d'urgence, de prendre un tas de mesures, d'engager des dépenses ou des deniers publics, quitte à les justifier par la suite devant le conseil. En cas de bris de conduites, bris de ci, bris de ça, le maire a...

**M. Saintonge:** Les dépenses d'urgence.

**M. Tardif:**... des pouvoirs extraordinaires d'urgence. À défaut, par le conseil ou le maire, d'assumer ses pouvoirs d'urgence à l'égard de ce qui se passe dans sa municipalité, c'est la Commission municipale et le ministre des Affaires municipales qui ont un pouvoir de tutelle. Ce n'est pas le ministre des Transports. Je pense que...

**M. Ciaccia:** Cela n'empêchera pas les autobus de rouler.

**M. Tardif:** Écoutez, il va y avoir un directeur général qui à l'intérieur de son budget va l'administrer, non?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 9 est adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 10.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 10 est adopté. L'article 11.

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 12?

**M. Ciaccia:** C'est le conseil qui nomme le président, ce n'est pas...

**M. Tardif:** Le conseil. C'est ça.

**M. Saintonge:** Le conseil, quand il va nommer les membres, les cinq membres, il va affecter un membre comme président. Il va nommer M. Untel président de la commission de la société de transport, du conseil d'administration, et les autres simplement membres. Si le président démissionne, il démissionne du conseil d'administration automatiquement, parce qu'il n'est pas nommé membre, mais il est nommé président du conseil d'administration. Est-ce que je comprends cela ou si...

**M. Tardif:** La commission est formée de cinq membres - dont, évidemment, un président - composée de cinq membres dont un président. Les cinq sont d'abord membres du conseil de la STL, et il y en a un qui, en plus de cela, agit comme président. Il est tout à fait possible que, démissionnant comme président, il puisse être membre de la STL.

**M. Saintonge:** Parce qu'il pourrait arriver qu'un individu soit nommé par le conseil municipal parce qu'on veut l'avoir comme président de la commission de transport, de la société de transport, au conseil d'administration. On le nomme à la société de transport non pas comme membre du conseil, mais comme président. Si, lui, pour un motif ou un autre décidait de démissionner, c'est possible pour lui à ce moment-là de démissionner, c'est possible pour lui, à ce moment-là, de démissionner de son poste de président. Il pourrait, même s'il a été nommé à titre de président de la commission de transport, démissionner uniquement de son poste de président et rester membre? Selon le mandat, en l'ayant nommé président, automatiquement, on l'a nommé membre du conseil d'administration pour deux ans?

**M. Tardif:** Je pense qu'il est possible, en effet, de scinder les deux. Il est nommé

membre. C'est l'article 12 comme tel. C'est celui où on est rendu et qu'on discute.

**Le Président (M. Beauséjour):** Oui, oui.

**M. Tardif:** Oui.

**Le Président (M. Beauséjour):** Nous sommes à l'article 12.

**M. Tardif:** "Le président peut démissionner à titre de président de la façon prévue - donc démissionner comme président, pas comme membre du conseil..."

**M. Ciaccia:** On a d'autre chose à faire que seulement lire les lois. On est occupé, nous autres.

**M. Tardif:**... au deuxième alinéa de l'article 9 et le conseil de la ville de Laval désigne alors un nouveau président parmi les autres membres du conseil d'administration, dans un délai de 60 jours... " Alors, il démissionne comme président et pas nécessairement comme membre.

**M. Saintonge:** Non, mais, quand même, il y a un détail important parce que cela ne m'apparaît pas tout à fait clair. C'est parce qu'on dit qu'on nomme...

**M. Tardif:** Cinq membres.

**M. Saintonge:**... cinq membres...

**M. Tardif:** Dont un président.

**M. Saintonge:**... dont un président.

**M. Tardif:** Alors, ils sont nommés membres du conseil d'administration...

**M. Saintonge:**... membres.

**M. Tardif:**... de la STL, exactement comme celui qui vous parle est élu député et est nommé ministre. Il peut démissionner comme ministre et rester député. Enfin, on l'a vu...

**M. Saintonge:** Ce n'est pas par les mêmes personnes, là.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas pour les mêmes raisons non plus.

**M. Saintonge:** Vous n'avez pas été élu ministrel

**M. Ciaccia:** Il n'y a pas de scission idéologique à Laval.

**M. Saintonge:** En tout cas, c'est une précision qu'il est important de noter. Je comprends de cela que quelqu'un peut

démissionner de son poste de président, mais rester quand même membre de la commission de transport. Le conseil ne pourrait pas, s'il démissionne de son poste de président, lui dire: On va nommer quelqu'un d'autre au conseil d'administration à ta place. La personne en question demeure toujours membre de la commission, même si elle démissionne de son poste de président. D'accord.

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 13?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 14?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 15?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 16?

**M. Ciaccia:** À l'article 16, est-ce que le ministre peut nous dire pourquoi il n'aurait pas prévu un vote prépondérant du président en cas d'égalité des voix<sup>9</sup> Vous semblez perplexe. La ville avait demandé cela dans son projet de loi. Les représentations de la ville étaient...

**M. Tardif:** Comment peut-il y avoir égalité des voix lorsqu'il y a cinq membres?

**M. Saintonge:** S'il y a quatre membres de présents, le quorum est de trois,

**M. Ciaccia:** Il se peut qu'ils ne soient pas...

**M. Tardif:** Un quorum de trois.

**M. Ciaccia:**... tous là.

**M. Saintonge:** Ils peuvent être quatre sur cinq de présents.

**M. Ciaccia:** Le gars qui est malade ou en vacances, il va à Washington en voyage...

**M. Fallu:** Ce sont les députés cela, M. le député de Mont-Royal.

**M. Ciaccia:** Non, non, mais ce ne sont pas tous les membres qui sont présents à

toutes les séances. La ville vous l'a demandé, vous pourriez bien le lui accorder.

**M. Tardif:** Oui, mais le ministère des Affaires municipales nous a demandé le contraire précisément, parce que cela est disparu de la plupart des lois municipales, cette espèce de vote prépondérant du président. Lorsqu'il n'y a pas entente et qu'il n'y a pas de majorité qui se dégage, la décision est réputée rejetée. On s'est aligné en concordance là-dessus avec l'ensemble de l'économie du droit municipal.

**M. Ciaccia:** Il n'y a pas d'avantage à être président?

**M. Saintonge:** Ce n'est pas comme nos présidents de...

**M. Tardif:** Il a celui de convaincre...

**M. Ciaccia:** Un président, c'est un président.

**M. Tardif:**... les autres membres du conseil.

**M. Saintonge:** En tout cas, je peux souligner qu'au niveau de l'Assemblée nationale, dans nos commissions, peut-être que cela va changer un jour, mais notre président a un vote prépondérant; peut-être pas un président de séance, mais le président de la commission. C'est même arrivé, je me souviens fort bien, un soir, tout récemment, alors que nous voulions voter sur un article de loi et, de l'autre côté, ils n'étaient pas trop nombreux par rapport à nous, le président a dit: J'ai un vote prépondérant. Il était tout fier de l'affirmer! Mais vous n'acceptez pas la demande de Laval de donner un vote prépondérant au président dans un cas comme cela.

**M. Tardif:** Non, non.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 16 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Sur division.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté sur division. L'article 17?

**M. Ciaccia:** Dans l'article 17... Adopté.

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

**M. Saintonge:** Quand on dit: "chaque membre est tenu de voter", on ne voit pas cela partout, c'est quand même nouveau que le membre du conseil soit tenu de voter.

**M. Ciaccia:** Pourquoi ne peut-il pas

s'abstenir?

**M. Saintonge:** C'est comme cela dans toutes les commissions de transport.

**M. Tardif:** Oui, c'est comme cela dans toutes les commissions de transport.

**M. Saintonge:** Remarquez que je suis d'accord avec le principe, je voulais connaître les modalités.

**M. Tardif:** S'il a une raison majeure, on la lui demande, et s'il a un intérêt...

**M. Saintonge:** Il doit le déclarer.

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:** Il est membre et il est là pour prendre des décisions; il ne peut pas s'y opposer. Même il y a un principe que je trouve excellent, à tout le moins. On dit qu'il est tenu de voter et il a une sanction s'il ne vote pas. Il n'y a pas d'indemnité de prévue sur cela, alors la sanction est automatique. De mon côté, c'est rare dans une loi municipale ou dans les lois que j'ai vues jusqu'à maintenant que j'ai remarqué qu'on donnait une sanction automatique de ce genre. Cela oblige d'une certaine façon la personne à se manifester. Si elle ne se manifeste pas, elle en sera pénalisée directement.

**M. Tardif:** Bien, adopté.

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

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 18?

**M. Ciaccia:** Le principe, c'est que les assemblées sont publiques, mais il y a des possibilités de huis clos dans certains cas.

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:** Il y a un article dont je ne suis pas sûr. Je me demandais au sujet des assemblées publiques: on doit aviser par avis publics de la date des assemblées, si je ne me trompe pas. Si, dans les cas d'assemblées qui devraient être normalement publiques, c'est le huis-clos, est-ce qu'on va être obligé de donner un avis public pour dire que l'assemblée publique est à huis clos? C'est juste un détail, mais cela peut...

**M. Tardif:** C'est rarement, je pense, toute l'assemblée qui le serait. Imaginons que

l'on discute du contrat d'engagement d'une personne ou de ce qui a trait à des renseignements d'ordre personnel qui tombent sous le coup de la Loi sur l'accès à l'information, mais ce n'est pas toute la réunion.

**M. Saintonge:** Cela peut arriver sur un cas particulier...

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:**... qui aurait trait à certains documents qui pourraient être de nature non pas publique, mais plus privée, qu'on décide de faire porter l'assemblée uniquement sur cette question et de faire l'assemblée à huis clos. Il faut donner un avis public de la tenue d'une assemblée qui soit une assemblée spéciale, j'imagine. On obligerait une communication par voie de journaux avec un certain coût pour dire qu'une assemblée publique serait tenue telle date, mais que cette assemblée publique serait à huis clos. On fait une dépense inutile.

**M. Tardif:** Ce n'est peut-être pas mauvais. S'il y avait trop de ces fois où l'on tenait des assemblées spéciales juste à huis clos, ce serait contourner la loi.

**M. Ciaccia:** Adopté.

Le **Président** (M. Beauséjour): L'article 18 est adopté. L'article 19?

**M. Ciaccia:** Adopté.

Le **Président** (M. Beauséjour): L'article 19 est adopté. L'article 20?

**M. Saintonge:** À l'article 20, c'est la disposition permettant qu'un certain nombre de résidents de la ville - on dit 500 - demandent la tenue d'une assemblée par une demande écrite. Est-ce qu'il y a des précédents sur une telle possibilité pour les résidents?  
(16 h 30)

**M. Tardif:** Oui. D'abord, je voudrais rappeler au député que nous remplaçons le droit de recours que toute personne intéressée possède actuellement auprès de la Commission des transports en matière de tarifs, de parcours, par exemple, par cette espèce de convocation qui est tenue à la suite de la demande de 500 personnes. Est-ce qu'il y a des précédents? Je dis oui. Le conseil, par exemple, doit tenir une assemblée de consultations avant l'adoption du plan d'urbanisme et des règlements d'urbanisme en vertu de la loi 125. Un mécanisme identique existe déjà dans la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, sauf que le

nombre requis là est de 250 personnes. Évidemment, il a été ajusté pour tenir compte de la situation à Laval et, troisièmement, les citoyens d'une municipalité donnée peuvent demander la tenue d'un référendum sur un amendement au zonage et sur un règlement d'emprunt en signant un registre à cet effet. Dans le cas de la demande de tenue de référendum et de signature du registre, dans le droit municipal, on sait que le nombre de signatures requises est de 500, lorsque le nombre de personnes touchées est supérieur à 5000. Donc, il y a concordance là-dedans et cela respecte l'esprit général.

**M. Saintonge:** M. le Président, on n'est pas dans le même cas qui nous concerne actuellement. Au niveau de la loi, la signature d'un registre, par exemple, est fort différente d'une demande écrite pour convoquer une assemblée spéciale de ce genre-là. On n'est pas tout à fait au niveau des mêmes dispositions de la loi. Là, la question que je me pose est: Pourquoi donner la possibilité à 500 personnes de convoquer une assemblée spéciale? Vous avez un conseil d'administration formé complètement d'élus municipaux; cinq membres du conseil municipal qui ont des décisions à prendre et qui, en vertu de la loi, tiennent une assemblée ordinaire au moins une fois par mois, laquelle est publique et où les choses sont discutées; et, à toute assemblée, des personnes peuvent être présentes dans la salle. Donner la possibilité d'une demande écrite d'une assemblée spéciale, extraordinaire, par des citoyens, c'est que l'on peut, à mon point de vue, venir contester certaines décisions ou s'opposer à des décisions que le conseil d'administration aura à prendre. Le principal point que je vois là-dedans, c'est, par exemple, une augmentation de tarif. Vous l'avez effectivement mentionné, il n'y a plus d'appel au niveau de la Commission des transports du Québec. Le conseil en décide.

Quand le conseil d'administration ordonnera une augmentation des tarifs, il devra prendre sa décision en assemblée publique. Il y a des avis même, si je ne m'abuse, de publication de 30 jours avant que la modification entre en vigueur. Donc, le processus est complètement à la connaissance des gens. En donnant une telle disposition à 500 personnes, vous augmentez le tarif d'un certain montant et vous préparez ni plus ni moins une contestation formelle de personnes qui veulent contester. Il est évident qu'un tel genre d'assemblée va donner lieu à une confrontation directe sur ce point, à mon point de vue. Si on n'avait pas d'assemblée publique... Dans la Loi sur les cités et villes, les assemblées sont aussi publiques, mais sur un point particulier; je ne trouve pas une disposition où 500 citoyens

vont demander des trucs comme ceux-là ou demander une assemblée comme celle-là. Je ne me souviens pas que, dans la Loi sur les cités et villes, il soit prévu que des citoyens - 500 citoyens - peuvent exiger qu'un conseil municipal se réunisse. C'est un principe nouveau qu'on introduit dans le domaine du droit municipal. Je n'ai jamais vu une disposition de cet ordre - en tout cas, pas à ma connaissance; je ne m'en souviens pas - qui prévoit carrément que 500 citoyens vont demander que le conseil municipal se réunisse obligatoirement en assemblée publique.

**M. Tardif:** C'est-à-dire que les commissions municipales et intermunicipales de transport prévoient exactement le même mécanisme et le nombre requis de personnes est de 250. Ici, on l'a ajusté pour... Pardon?

**M. Saintonge:** À quel article de la loi? Le savez-vous?

**M. Tardif:** Les commissions inter-municipales? L'article 23, paragraphe 3, commissions intermunicipales de transport, article 23.

**M. Ciaccia:** Y a-t-il obligation de se réunir une fois par mois dans la loi 46? Je ne le pense pas. Parce qu'ici vous avez une réunion obligatoire une fois par mois et, en plus, vous avez un droit additionnel pour 500 personnes de convoquer une autre réunion.

**M. Tardif:** L'article 23 de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport se lit comme suit: "La procédure de convocation des assemblées du conseil d'administration est déterminée par règlement du conseil et soumise à l'approbation du gouvernement." Donc, ce sont eux qui déterminent le rythme de leurs réunions ici. "Il doit toutefois se réunir à la demande du président, à la demande écrite du tiers de ses membres, à la demande écrite d'au moins deux cent cinquante usagers de ses services ou à la demande du bureau d'examen des griefs, le cas échéant."

Donc, ce sont les mêmes dispositions mutatis mutandis, sauf qu'on a porté le nombre à 500 personnes.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas tout à fait la même chose, parce que, là, vous n'imposez pas des réunions tous les mois.

**M. Tardif:** Des réunions avec une même...

**M. Ciaccia:** Alors, vous avez prévu que, s'ils ne se réunissent pas...

**M. Tardif:** Avec une même fréquence.

**M. Ciaccia:**... vous donnez la possibilité, tandis qu'ici...

**M. Tardif:** Oui, sauf qu'on parle ici de commissions qui n'ont pas, de loin, le même budget, disons, ni la même ampleur que Laval.

**M. Saintonge:** Les membres de ces commissions-là, est-ce que ce sont des élus municipaux nommés par un ensemble de conseils municipaux? Dans certains cas, une certaine partie du territoire pourrait être affectée par une décision qui ne serait pas la même que dans le cas de Laval où vous avez un conseil municipal. Moi, j'en ai sur le principe. Je ne comprends pas le principe qu'on veut introduire et ça m'apparaît un dangereux précédent au niveau du droit municipal de permettre qu'on oblige des élus municipaux, qui ont charge d'un budget, d'une administration, des affaires courantes et des décisions budgétaires, mais aussi de l'administration proprement dite, à ce que certains citoyens - ces gens-là ont un mandat des citoyens... Actuellement, dans le cas de Laval, par exemple, les citoyens vont savoir pertinemment bien qu'ils vont choisir des conseillers municipaux qui vont siéger et au conseil et à la STL, dans les deux cas. C'est un mandat qu'on accorde à ces gens-là. Si on accorde un mandat clair, net et précis, au point de vue de l'administration de la chose publique, ils ont des décisions à prendre et, s'il y a des contestations, les gens pourront les contester et faire valoir leur opinion aux assemblées du conseil ou par lettre au maire, etc. Mais de permettre, encore une fois, que des conseillers municipaux élus soient obligés, par des citoyens, de se réunir en assemblée sur une demande de 500 personnes, ça m'apparaît une coche très grande au niveau - on parle de la responsabilisation des élus municipaux - des pouvoirs qui leur sont accordés par une élection, par l'ensemble des citoyens.

**M. Tardif:** M. le Président, il faut bien voir le point de départ. Le point de départ, c'est le droit actuel. Le droit actuel permet, même s'il y avait une réunion publique tous les mois, il permet à des citoyens d'adresser une requête à la Commission des transports du Québec, permettant donc à des fonctionnaires, entre guillemets, à des commissaires de la Commission des transports de réviser des décisions politiques prises par les élus.

Ce que nous faisons ici, nous remplaçons le mécanisme d'appel à la Commission des transports du Québec par un autre mécanisme permettant aux citoyens de se faire entendre, mais de se faire entendre précisément auprès des élus. C'est peut-être méconnaître - je ne veux pas blâmer le député de Laprairie - Laval, en particulier,

qui est le résultat de la fusion de treize ou quatorze municipalités, il y a quelques années, qui sont restées à plusieurs égards treize entités avec, par exemple, Duvernay dont les besoins ne sont pas du tout les mêmes que Sainte-Dorothée, ou Fabreville, ou Sainte-Rose.

Donc, M. le Président, ce que nous faisons, c'est qu'au contraire nous laissons véritablement les débats se faire localement. Je pense que c'est un heureux précédent, contrairement à ce que laisse entendre le député, tout en permettant aux citoyens de s'exprimer, que cela se règle au niveau local.

**M. Saintonge:** M. le Président.

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

**M. Saintonge:** Sur ce principe, je remarque une chose, c'est qu'on parle de responsabilisation des pouvoirs aux mains des élus municipaux qui doivent se prendre en charge, doivent exercer des pouvoirs que la loi leur donne. C'est vrai à tel point qu'on responsabilise les élus municipaux qu'on leur permet de siéger et de prendre les décisions au niveau de la commission de transport.

Antérieurement, on dit même qu'il y avait un appel de prévu à la Commission des transports du Québec. On abandonne cet appel-là. On dit: Ils sont responsables de l'administration. Les coûts sont engendrés et c'est le conseil municipal qui en est responsable vis-à-vis de la population. Qu'ils prennent leurs décisions, qu'ils vivent avec leurs décisions, dans le fond. C'est cela qu'on veut dire aux élus municipaux: Vous êtes responsables dans le sens que ce n'est personne d'autre. Je pense que c'est bon, parce qu'au niveau de l'administration publique il y a un impact direct au niveau du compte de taxes et sur le service que la municipalité ou la ville va donner, les citoyens doivent aller avec les faits. On administre la chose publique, de plus en plus, d'une façon très stricte, très rigoureuse. C'est bon, mais la question que je me pose, on l'a vu dans le cadre du projet de loi 2, qui est une modification des lois municipales au niveau de l'autorisation, des approbations dans le cas des décisions des élus municipaux... C'est un tout récent projet de loi dont on a adopté le principe et qu'on a étudié en commission parlementaire. Le rapport de la commission se faisait, justement, cet après-midi en Chambre. Je me suis toujours posé la question, dans ces cas où on dit qu'on responsabilise les élus municipaux, de savoir pourquoi la nécessité, quand on leur donne une décision, le palier antérieur, qui était gouvernemental, qui était à la CTQ ou quoi que ce soit, il faut absolument... On dit qu'on les responsabilise: Vous êtes de grands garçons, vous êtes

capables de prendre des responsabilités, allez-y. Pourquoi, d'autre part, faut-il absolument arriver, la plupart du temps, à un autre mécanisme de contrôle, qu'on transfère aux citoyens? Il y a deux choses là-dedans: ou bien le gouvernement veut se délier d'une responsabilité qu'il trouve qui lui coûte trop cher à administrer, ou je ne sais pas quoi, ou sous le couvert d'un principe, on dit qu'on responsabilise les élus municipaux - c'est un beau discours - mais, en contrepartie, on oblige l'élu municipal à se soumettre à d'autres contrôles, à se soumettre à d'autres trucs. À ce moment-là, le discours sonne un peu faux, à mon point de vue. Ou bien vous responsabilisez les élus municipaux: Vous avez des décisions à prendre, prenez-les, point. Vous en êtes responsables devant les citoyens qui vous ont élus. Les gens qui vous ont élus vous ont confié un mandat, exercez-le, ils vous ont confié un mandat pour tant de temps, à ce niveau comme au niveau de la loi.

D'autre part, vous arrivez et vous dites: Oui, ils ont la réponse, mais on veut être tellement sûrs qu'ils répondent bien que, s'il y a des gens qui veulent se faire entendre, il y a une possibilité que 500 citoyens demandent une assemblée et on y va. Cela m'apparaît curieux comme phénomène. Dans certains cas, c'est un avis public; dans d'autres cas, c'est autre chose qu'on peut donner comme mesure de contrôle supplémentaire vis-à-vis des élus municipaux.

J'ai vérifié dans la loi de la CTCUQ et de la CTCRO, à l'époque, au moment de la deuxième lecture; mon souvenir est qu'il n'y a pas de disposition de cet ordre. Notre attaché politique me confirme qu'au niveau des 500 personnes...

**M. Tardif:** Il n'y en a pas, il y en aura.

**M. Saintonge:** Dans un cas comme ça, il y en aura peut-être, ce sera une discussion de fond qui pourra être amenée, mais je vous dirai que, vis-à-vis des élus municipaux, je ne comprends pas la méfiance qu'on a de ce côté-là.

**M. Tardif:** M. le Président, si vous me permettez, ce n'est pas une question de méfiance. Responsabiliser les élus, ça veut dire les amener à répondre de leurs actions devant leurs électeurs. Le député dit: S'il y a des réunions publiques tous les mois et que les sujets sont débattus là, pourquoi est-ce qu'on aurait besoin de convoquer une réunion spéciale demandée par 500 personnes? Pour une raison bien simple, c'est qu'au-delà des sujets apparaissant à l'ordre du jour, il peut y en avoir un maudit paquet que les citoyens voudraient voir apparaître à l'ordre du jour et, pour toutes sortes de raisons, la ville ou le conseil d'administration n'a pas voulu les mettre à l'ordre du jour.

Imaginons qu'un certain secteur de Laval n'est pas desservi par autobus et que ce sujet n'est même pas discuté parce qu'il ne vient pas à l'ordre du jour. Comment les citoyens de ce secteur, de Duvernay, de Sainte-Dorothée, de Sainte-Rose, voudraient-ils le voir inclus à l'ordre du jour du conseil? Je dis qu'il y a une foule de sujets ou de raisons. Maintenant, 500 personnes pour aller demander la tenue d'une réunion spéciale, ce n'est pas peu faire que de ramasser ainsi 500 personnes intéressées par un sujet donné. Il peut y avoir des motifs qui peuvent justifier des citoyens de vouloir rencontrer les membres du conseil de la Société des transports pour leur faire part de leurs représentations, et ce, en dehors des sujets normalement discutés dans les assemblées régulières.

**M. Saintonge:** Il reste quand même, M. le Président, qu'il y a un point. Vous avez une assemblée publique chaque mois, une période de questions possible; on va voir un peu plus loin que vous avez la création de comités consultatifs et les élus municipaux doivent répondre aux besoins des gens tels qu'ils se manifestent. J'imagine que, dans le cas où la demande est valable, qu'elle est examinée par le conseil municipal, il n'y aura pas de problème. Il va donner un mandat à un comité consultatif, il va y répondre...

**M. Tardif:** L'Opposition devrait bien savoir que c'est une chose que d'avoir le droit de poser des questions et c'en est une autre que d'exiger...

**M. Saintonge:** Je vais vous donner un exemple dans ce sens.

**M. Tardif:**... la tenue d'une commission parlementaire.  
(16 h 45)

**M. Saintonge:** M. le Président, est-ce que dans un tel cas, par exemple... On est des élus, ici, à Québec, on a à adopter certaines lois qui sont publiques. Le projet de loi 6 concerne la mise en valeur du milieu aquatique. On a effectivement un projet de loi dans ce sens, ici, présenté par le ministre des Affaires municipales qui concerne principalement l'environnement. Il y a un organisme qui a 150 000 membres au Québec...

**M. Tardif:** J'ai entendu le discours du député de Laprairie là-dessus.

**M. Saintonge:** Vous avez entendu? Il y a 650 associations qui en font partie, elles ont simplement demandé à venir se faire entendre par le gouvernement avant d'adopter tel règlement parce que, pour eux, cela peut être fort préjudiciable à un travail

bénévole qu'ils font depuis quinze ans. Il n'y a pas d'obligation pour nous d'entendre ces gens. Il n'y a aucune façon qui peut nous obliger, qui peut obliger le gouvernement, actuellement, à convoquer ces gens et à les entendre. Dans le cas qui nous occupe ici, on est loin de cela et on est loin d'un cas particulier qui se pose comme cela. Ces gens qu'on voulait entendre, FAPEL, s'ils viennent à l'Assemblée nationale en commission parlementaire, ils peuvent assister à nos débats assis sur les chaises qui sont là, mais ils ne pourront jamais lever la main pour faire une intervention publique.

Les citoyens peuvent être concernés, comme vous me dites. Un quartier comme Duvernay, qui n'aurait pas le service suffisant à son point de vue, qui voudrait faire valoir des objections, il va se présenter à une réunion du conseil de la STL qui est mensuelle, qui est publique, é une période de questions, il va poser une question. Si cela occupe tant de monde, ils peuvent être dix personnes qui vont poser la même question tous les mois, pendant un bout de temps. Le conseil va être obligé de réagir à cela. Il va être obligé de tenir compte des représentations de ses citoyens. Mais de permettre, dans le cas présent, que 500 citoyens, par une signature publique, viennent obliger des élus municipaux, qui sont élus par l'ensemble des citoyens... À Laval, ce n'est pas 500 personnes, la population est de l'ordre de...

**M. Tardif:** 265 000 habitants à peu près.

**M. Saintonge:** J'aurais dit environ 200 000; 265 000, c'est encore davantage. On va dire que 500 citoyens des 265 000 pourront demander une assemblée. À supposer qu'il y a 150 000 votants sur les 265 000, il reste que vous permettez à 500 citoyens, qui pourraient s'opposer d'une quelconque façon, à tenir une assemblée publique.

Je crois que c'est une coche au niveau de la responsabilisation des élus municipaux qui doivent prendre des décisions et qui doivent administrer dans l'intérêt de leurs citoyens. Si on le permet dans un cas comme cela, on va l'étendre à n'importe quoi au niveau municipal. Cela m'apparaît très dangereux comme principe.

**M. Tardif:** Les élus municipaux de la ville de Laval et du conseil d'administration de la STL expliqueront aux citoyens de la ville de Laval pourquoi, lors d'une assemblée spéciale ainsi tenue, ils veulent ou ils ne veulent pas tenir compte de leurs demandes. C'est cela le processus démocratique qui remplacera la révision par un organisme judiciaire gouvernemental. C'est un choix qu'on a fait.



**M. Saintonge:** M. le Président, le remplacement de cela, c'est plutôt par l'avis public, avec le débat qui peut avoir eu lieu avant que la décision soit prise, dans le fond, et il y a 30 jours d'avis. C'est ce qui m'apparaît le changement au niveau de la CTQ. On dit qu'au lieu de s'adresser à la CTQ, pour une modification de tarif, par exemple, le conseil d'administration prendra sa décision, la résolution devra être publiée dans un journal circulant dans le district au moins 30 jours avant que cela entre en vigueur, c'est-à-dire que l'entrée en vigueur sera de 30 jours après la publication.

C'est le processus qui remplace le recours à la CTQ. Ici, c'est une façon, je suis d'accord avec vous que c'est une des façons de dire que 500 citoyens vont venir. Vous allez comprendre, M. le Président, que, dans un cas comme cela, c'est juste une chose. Le conseil de ville, les membres du conseil d'administration qui vont faire cela, je ne connais pas souvent de décisions qui augmentent les tarifs qui sont bien populaires. Il y a toujours du monde qui va s'opposer. C'est une décision qui va être prise en tout état de cause. À l'assemblée régulière, on expliquera, à une période de questions, pourquoi on le fait, etc.

Si on autorise la convocation d'une assemblée par 500 personnes, 500 résidents, dans ce sens, à mon point de vue, c'est qu'on suscite carrément une confrontation à cette assemblée. Vous pouvez être sûr d'une chose: s'il y a une assemblée de cet ordre qui va se tenir, la ville de Laval va demander au service de police d'être présent et d'être prêt à tout. Je suis convaincu de cela.

**M. Tardif:** M. le Président, il ne faut quand même pas exagérer. Le député dramatise un peu.

**M. Saintonge:** C'est une confrontation qu'on suscite.

**M. Tardif:** La décision d'augmenter les tarifs, de réviser les tarifs est une décision qui doit être fondée sur une analyse des coûts et qui s'explique également. Si les administrateurs sont incapables de justifier, d'expliquer leurs décisions, est-ce qu'ils méritent d'être là? Premièrement! Cela se fait une fois par année. Deuxièmement, le député, je ne lui en ferai pas grief, je ne sais pas si dans la ville qu'il dessert il y a un service de transport en commun, mais, comme résident montréalais desservi par la CTCUM, la très grosse CTCUM, comme député, il ne se passe pas un mois sans que je ne reçoive des représentations de gens qui me disent: M. le ministre, les autobus passent dans notre rue et cela fait bien du bruit. Quand ils passent, les vitres tremblent dans la maison. Un autre vient me dire: M.

le ministre, il n'y a pas d'abribus. On voudrait avoir des abribus le long de la carrière Miron; il y a du vent, c'est effrayant, on gèle.

Il y a un tas de demandes qui n'ont pas l'ampleur mentionnée par le député et qui devraient normalement pouvoir trouver leur exutoire et qui, j'en conviens avec lui, peuvent en trouver une partie dans la période de questions. Ce n'est pas la seule façon et, s'il y avait un sujet d'une ampleur telle qu'il pourrait requérir et mobiliser 500 personnes, je pense qu'il est tout à fait sain que ce débat puisse se produire, sur la place publique, à Laval. Donc, M. le Président, encore une fois, ce n'est pas un précédent et je pense que cela s'inscrit tout à fait dans le processus de responsabilisation. On pourrait donc, j'imagine, procéder à l'adoption, sur division...

**M. Saintonge:** Oui, mais dire...

**M. Tardif:** Excusez.

**Le Président (M. Beauséjour):** C'est qu'avant, moi aussi, j'aurais une remarque à faire au ministre...

**M. Saintonge:** M. le Président, me permettez-vous? Juste avant votre intervention, c'est que, quand vous dites que cela mérite d'être entendu... Vous m'avez dit tantôt: C'est une décision qui touche des gens et le conseil est responsable, cela mérite d'être entendu. Dans tous les cas, les décisions vont avoir été entendues parce que, dans tous les cas, les décisions du conseil d'administration vont être prises en assemblée publique, à laquelle les citoyens présents ont toujours un droit de question, toujours une possibilité de s'adresser à leurs élus, au niveau du conseil d'administration de la STL, à la période de questions sur le point précis qu'ils veulent. C'est évident que, si à la période de questions, on pose des questions sur une augmentation de tarif, le responsable du dossier, au niveau du conseil d'administration, devra donner l'explication suffisante; sinon, j'imagine que celui qui pose la question va revenir à la charge, va demander des précisions et le conseil sera obligé de justifier cette chose. Dans ce sens, je pense que le mérite d'être entendu, je suis d'accord avec cela, mais cela va déjà être entendu. Ce qu'on fait, ni plus ni moins, dans un cas comme celui-là, c'est qu'on donne un autre droit d'appel au citoyen de venir s'opposer, de démontrer son opposition fondamentale, féroce, à quelque chose, d'une certaine façon. Ce que je pense, c'est qu'on va susciter une confrontation, d'une part, et, deuxièmement, c'est l'encoche qu'on donne au pouvoir municipal de dire que 500 signatures vont pouvoir convoquer une assemblée du conseil quand ils le veulent.

Jusqu'à maintenant, les assemblées de conseils municipaux, de gens élus, cela a toujours été à l'intérieur même du conseil municipal ou de cela.

**M. Tardif:** Ce n'est pas le conseil municipal, c'est le conseil de la STL.

**M. Saintonge:** De la STL, mais ce sont des gens élus au niveau de la municipalité. C'est une municipalité.

**M. Tardif:** C'est une assemblée des actionnaires.

**M. Saintonge:** Non. Ce ne sont pas des actionnaires.

**M. Tardif:** Des citoyens.

**M. Saintonge:** Même pas des citoyens. C'est un conseil d'administration, mais qu'on vient chercher...

**M. Tardif:** Les citoyens sont des actionnaires qui demandent la tenue d'une réunion.

**M. Saintonge:** Oui. Le problème, c'est que, quand vous avez des actionnaires, normalement, vous avez des actionnaires qui sont sensiblement égaux. Une action, cela vaut tant. Le partage ne se fait pas au même coût pour tous les citoyens.

**M. Tardif:** M. le Président, vous aviez une question?

**Le Président (M. Beauséjour):** Oui. Ce que je voulais dire, c'est que, de la façon dont l'article est écrit, j'ai l'impression qu'il peut être possible que la demande de rencontre ait lieu à l'assemblée ordinaire, puisqu'il n'y a aucune date limite de précisée.

**M. Tardif:** Ce n'est pas exclu.

**Le Président (M. Beauséjour):** Le conseil d'administration pourrait tout simplement attendre les assemblées régulières, ce qui veut dire que l'effet de l'article serait à peu près sans valeur.

**M. Tardif:** C'est-à-dire que 500 citoyens pourraient demander la tenue d'une assemblée et, effectivement, rien ne dit que le conseil ne pourrait pas dire: Le point que vous voulez discuter, on le met à l'ordre du jour de la prochaine assemblée du conseil.

**M. Saintonge:** M. le Président, là-dessus, je maintiens que ce n'est absolument pas le cas. Si l'article 20 prévoit...

**M. Tardif:** Se réunit aussi.

**M. Saintonge:**... qu'une assemblée se réunit aussi à la demande, ce n'est pas une assemblée régulière. On sort du cadre d'une assemblée régulière. C'est une assemblée supplémentaire. On ne peut jamais régler ce problème quand bien même 500 citoyens viendraient s'adresser, par une assemblée régulière, absolument pas.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il n'y a aucune date limite?

**M. Saintonge:** Il n'y a pas de date de prévue, mais on dit: Se réunit aussi à la demande écrite... C'est qu'on fait référence, j'en suis convaincu, à une assemblée autre qu'une assemblée régulière.

**Le Président (M. Beauséjour):** Ce qui veut dire que le conseil d'administration pourrait se réunir...

**M. Tardif:** Étant donné qu'il n'y a pas de délai proprement dit pour la tenue d'une telle assemblée spéciale...

**M. Ciaccia:** Il se réunit aussi à la demande...

**M. Tardif:** Oui, c'est cela.

**M. Ciaccia:** Vous prévoyez des rencontres...

**M. Tardif:** Mensuelles.

**M. Ciaccia:**... des réunions mensuelles?

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Ciaccia:** Cela, c'est une réunion additionnelle.

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Ciaccia:** Autrement, cela n'aurait pas d'effet. Tout article doit avoir un certain effet.

**M. Tardif:** D'accord.

**M. Ciaccia:** Autrement, cela n'aurait pas de signification.

**M. Tardif:** Il n'est pas interdit de penser que le conseil, se réunissant en assemblée régulière dans trois semaines et recevant une pétition, une demande de 500 citoyens du très beau quartier de Chomedey décidant de discuter du parcours, là, fassent une demande de réunion spéciale et que le conseil de ville dise: Bien, voilà, notre assemblée régulière a lieu telle date et on continue après en assemblée spéciale à délibérer de la requête des citoyens de Chomedey. Ce n'est pas exclu.

**M. Ciaccia:** Dans ce cas, vous n'avez pas besoin de l'article 20 parce que, si c'est l'assemblée...

**M. Tardif:** On préfère avoir l'article 20 quand même.

**M. Ciaccia:**... régulière, si c'est la réunion... Je pense que je suis d'accord avec mon collègue. C'est un précédent un peu dangereux que vous introduisez dans cette loi. Cela veut dire que, si cela s'applique ici, la prochaine étape serait de l'appliquer au conseil de ville et de dire que 500 résidents peuvent exiger que le conseil de ville se réunisse. Si vous voulez ouvrir la porte à cela, c'est une autre affaire. Je pourrais comprendre la raison d'être d'un tel article si on n'avait pas fixé dans le projet de loi des réunions mensuelles. Supposons que ce sont des réunions tous les trois, quatre ou six mois, il pourrait y avoir un problème entre les dates des réunions, un problème d'urgence que 500 résidents pourraient exiger... Encore là, ce serait un précédent aussi en demandant... Mais dans ce cas, vous l'avez, la réunion mensuelle. Vous allez exiger qu'entre les deux réunions, que 500 personnes peuvent exiger une autre réunion des élus du conseil de...

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Ciaccia:** Oui, je sais que c'est cela, mais je vous demande de réfléchir aux conséquences et au précédent auquel vous ouvrez la porte ici.

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

**M. Saintonge:** Quand on dit 500 résidents... Le ministre a dit tantôt que 500 résidents, c'est du monde qui voudrait s'opposer...

**M. Tardif:** Non, je n'ai pas dit cela.

**M. Saintonge:** Pas s'opposer, mais qui voudrait demander parce qu'ils auraient un point important à faire valoir. Ce que j'ai compris de ce que vous avez dit tantôt... Je ne veux pas présumer...

**M. Tardif:** Cela pourrait porter... Je voudrais résumer comme il faut ma pensée.

**M. Saintonge:** Autrement dit, 500, c'est un nombre important de personnes...

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:**... qui voudraient se faire entendre sur un point donné.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Mais recueillir 500 signatures pour des gens qui peuvent s'opposer, on voit souvent dans le milieu municipal que cela ne prend pas grand monde, surtout que c'est simplement une demande écrite. On prépare une lettre; on est 20 personnes qui voulons absolument convoquer quelque chose? Ce n'est pas compliqué, cela nous prend chacun 50 signatures. Vous passez chez les gens, vous faites signer la demande; ils vont signer n'importe quoi. Ce n'est pas long aller chercher 500 signatures d'une certaine façon. Cela voudrait dire qu'un groupe quelconque qui voudrait une réunion sur un point précis de l'administration, talonner le conseil d'administration sur un point précis, par exemple, pourrait facilement arriver à cela.

**M. Tardif:** Puis-je apporter un élément de fait?

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:** Il y a cinq corporations intermunicipales de transport qui existent depuis quatre ans dans lesquelles il est prévu ce que j'ai mentionné, que 250 personnes peuvent... Il n'y a eu aucune réunion spéciale. C'est correct? Non, mais...

**M. Saintonge:** Cela ne fait rien. Même à cela...

**M. Tardif:** Parfait!

**M. Saintonge:**... au niveau du principe, cela ne change rien qu'on ait eu une, 10 ou 500 réunions, cela ne me dérange pas. C'est le principe au niveau de la confiance envers l' élu municipal et de la façon de gérer la chose publique.

**M. Tardif:** C'est justement parce qu'on leur fait confiance qu'on leur dit: Débattez-en localement; débattenz-en publiquement.

**M. Saintonge:** C'est déjà fait.

**M. Tardif:** Et le député de Laprairie part avec l'idée que ces réunions seront pour refaire des assemblées générales régulières. Je dis non. Il y a de fortes chances que ce soit pour aborder des choses qui ne seraient peut-être pas apparues à l'ordre du jour. Imaginons, par exemple, qu'un groupe de citoyens de Laval décide d'apporter le problème des cartes inter-rives ou de l'intégration tarifaire qui n'est pas à l'ordre du jour, malgré des questions à cet effet pendant deux ou trois réunions, etc. Beau sujet qui n'est pas à l'ordre du jour, réunion spéciale là-dessus. Il me semble que c'est tout à fait correct.

**M. Saintonge:** Là-dessus, je vais vous

dire une chose: au niveau de la loi même, dans un processus comme celui-là, vous avez un pouvoir bien plus facile et bien plus démocratique...

**M. Tardif:** C'est quoi?

**M. Saintonge:**... qui va rendre plus justice et aux citoyens et aux administrateurs: c'est la création de comités consultatifs qui peuvent se réunir et donner un mandat particulier dans ce cas. Vous allez donner à votre comité consultatif un mandat et je vous dirai que les réunions du comité consultatif...

**M. Tardif:** Oui, mais cela...

**M. Saintonge:**... tel que je l'ai lu, sont publiques.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** On les avise par avis public de la date de la réunion et les gens peuvent se présenter.

**M. Tardif:** Mais le comité est créé à l'initiative du conseil...

**M. Saintonge:** Oui.  
(17 heures)

**M. Tardif:**... tandis que les 500 personnes, c'est à l'initiative des citoyens. C'est cela, la différence.

**M. Saintonge:** Mais le conseil, qui est formé des élus municipaux qui ont à répondre à leurs citoyens, à un moment donné, lors d'élections, ces gens-là, s'il y a un problème qu'on leur soumet, par des gens qui vont les élire éventuellement, si ces élus ne sont pas assez aptes pour voir qu'il y a un gros problème et qu'il faut qu'ils fassent une réunion spéciale là-dessus, ces gens pourraient toujours convoquer une assemblée du conseil d'administration, s'il y a un problème majeur. Ils pourront toujours le déférer, *propria motu*, à un comité consultatif s'il y a un problème majeur sur lequel on juge que les citoyens doivent être entendus.

Si le conseil d'administration de la commission de transport ou de la société de transport n'est pas capable de jauger l'importance de la question, la nécessité d'entendre les citoyens, ne vous en faites pas. Comme le ministre des Affaires municipales m'a dit récemment, ces gens-là vont se faire prendre dans le détour; il y a des élections aux quatre ans et ils seront là. Ils ont le mandat d'administrer, qu'on leur donne le mandat d'administrer et que le citoyen n'ait pas à intervenir dans l'administration à tout moment par des réunions de ce genre-là. Le conseil de la STL peut se réunir dans

une assemblée spéciale pour décider de la situation, peut confier le mandat à un comité consultatif, je ne vois pas pourquoi on obligerait la tenue d'assemblées publiques, surtout que, au départ, il y a déjà un minimum d'une assemblée par mois.

**M. Tardif:** M. le Président, le conseil peut faire tout ce qu'a dit le député de Laprairie; j'aimerais cela que les citoyens puissent faire quelque chose aussi.

**M. Saintonge:** En tout cas, souventefois, je vous dirai que, si on regarde les obligations qu'on impose aux élus municipaux, toutes les formalités qu'on leur demande dans certains cas et l'espèce de méfiance qu'on a à l'égard de leurs décisions, de plus en plus, par des textes de loi de ce genre-là, cela fait en sorte que cela détourne de l'administration publique municipale des gens qui pourraient être intéressés.

**M. Tardif:** Nous leur remettons en totalité le contrôle de la STL, s'il vous plaît!

**M. Saintonge:** M. le Président, je maintiens ce que j'ai dit tantôt, c'est toujours avec des encoches, à un moment donné...

**M. Tardif:** Ce n'est pas au gouvernement qu'ils vont répondre, c'est à leurs citoyens.

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant.

**M. Saintonge:** D'accord. En tout cas, mon point est présenté de toute façon et je suis carrément contre une telle disposition...

**M. Tardif:** On a inscrit la dissidence.

**M. Saintonge:**... dans le cadre présent et on va certainement inscrire notre dissidence là-dessus.

**M. Ciaccia:** Adopté sur division.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 20 est adopté?

**M. Saintonge:** Sur division, M. le Président.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté, sur division. L'article 21?

**M. Tardif:** We will not quote you on that.

**M. Saintonge:** L'article 21.

**M. Ciaccia:** L'article 21.

**M. Tardif:** L'article 21. "Les assemblées sont convoquées par le secrétaire. Une copie de l'ordre du jour..." Il n'y a rien là.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 21 est...

**M. Ciaccia:** Adopté.

**M. Saintonge:** Adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):**... adopté. L'article 22?

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Ciaccia:** Adopté, l'article 22.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 25?

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Ciaccia:** Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour laquelle vous avez prévu, dans l'article 23, la durée de la période des questions? Par exemple...

**M. Tardif:** Une heure?

**M. Ciaccia:** Une heure, oui. À la CTCUQ et la CTCRO, c'est par règlement.

**M. Tardif:** Il semble qu'ils regardent beaucoup les débats de l'Assemblée nationale et ils ont trouvé qu'une heure était raisonnable.

**Mme Bacon:** C'est assez pour les dissuader de se présenter.

**M. Ciaccia:** Vous dites une heure, mais cela peut être plus qu'une heure.

**M. Tardif:** Si le conseil le jugeait à propos.

**M. Ciaccia:** Et cela peut être moins qu'une heure.

**M. Tardif:** Non.

**M. Ciaccia:** Bien oui, "ne doit pas excéder".

**Une voix:** Ne doit pas excéder. S'il n'y a pas de questions!

**M. Tardif:** Ah, bien oui! C'est vrai.

**M. Ciaccia:** Trente-cinq minutes, cela n'excède pas une heure.

**M. Tardif:** Non.

**M. Ciaccia:** Alors, si cela peut être moins d'une heure, une heure, plus d'une heure, pourquoi avez-vous l'article?

**M. Tardif:** C'est que, s'il y avait des personnes désirant poser des questions pendant une heure de temps, cela devra être une heure.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas assez de dire qu'il va y avoir une période de questions et que le conseil, comme vous avez fait avec la CTCRO, va le déterminer par règlement.

**M. Tardif:** Est-ce que le député est en train de m'indiquer le pattern qu'il aimerait qu'on fasse adopter au règlement de l'Assemblée nationale pour la période des questions?

**M. Ciaccia:** On aimerait avoir le droit de prolonger, spécialement d'ici, à Noël; on pourrait en prendre deux heures plutôt qu'une heure ou quarante-cinq minutes.

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

**M. Ciaccia:** On n'a pas d'objection majeure, mais on trouve cela un peu... Je pensais qu'il y avait des explications spéciales.

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 24?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 25?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 26? Mme la députée de Chomedey.

**Mme Bacon:** Est-ce que les indemnités sont fixées par le conseil de la ville de Laval?

**M. Tardif:** Oui. Ceci est conforme aux dispositions de la loi actuelle d'ailleurs à l'égard des...

**Mme Bacon:** C'est un maximum à ce moment.

**M. Tardif:** Non, cela fait partie de la responsabilisation.

**M. Fallu:** Même le salaire du maire de

Laval est fixé par l'Assemblée nationale.

**M. Ciaccia:** Dans le projet de loi privé qui avait été soumis par la ville de Laval, il y avait des balises qui fixaient la rémunération à 50% ou à la moitié du salaire actuel. Est-ce qu'il y a des raisons spéciales pour lesquelles cela a été enlevé et mis de cette façon?

**M. Tardif:** J'ai commencé, lorsque j'étais aux Affaires municipales, à faire sauter toutes ces balises et à laisser les élus défendre, devant leurs propres commettants, les décisions qu'ils prenaient à l'égard des augmentations. C'est un peu trop facile de s'en remettre aux députés de l'Assemblée nationale pour dire: Bien. Alors, à cet égard, c'est conforme à l'esprit général qu'on a introduit il y a quelques années.

**M. Saintonge:** À la CTCRO et à la CTCUQ, quelles sont les dispositions?

**M. Tardif:** Étant donné qu'il s'agit de lois récentes à cet égard, adoptées après la réforme de la Loi sur les cités et villes, j'ai l'impression que cela va être dans la même... J'ai quitté les Affaires municipales un bout de temps.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 26 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

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

**Mme Bacon:** M. le Président, est-ce que ces discussions ont eu lieu avec la ville, les conseillers ou le maire concernant les indemnités, parce qu'on enlève ce qui était déjà prévu dans le document de travail qui avait été soumis par la ville au départ?

**M. Tardif:** C'est-à-dire quoi, par exemple?

**Mme Bacon:** Au niveau des indemnités, est-ce qu'ils sont consentants au texte de loi que vous avez ici, à l'article 26?

**M. Tardif:** Cela ne leur pose pas de problème dans la mesure où cela leur donne toute latitude pour faire ou bien ce qu'ils nous avaient proposé dans leur texte, ou toute autre chose.

**Mme Bacon:** Ou un peu plus.

**M. Ciaccia:** Les allocations sont payées à même les revenus de la société, non pas les profits de la société.

**M. Tardif:** Je souhaite que ce soient

des profits.

**M. Saintonge:** Il faudra être sûr...

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 26 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.  
L'article 27?

**M. Tardif:** Les comptes de dépenses.  
Adopté.

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.  
L'article 28?

**M. Tardif:** Le député de Laprairie nous a déjà dit qu'il trouvait cela une bonne innovation, l'article 28.

**M. Saintonge:** Oui, sûrement.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 28 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Peut-être que j'ai dit, M. le Président... On m'a cité. C'est sûr que je disais qu'on est obligé de voter, mais il y a une sanction effective. Avant, bien souvent, on disait dans le Code municipal, je pense, ou dans d'autres cas, au niveau scolaire entre autres - j'ai déjà donné une opinion juridique sur cela - ils étaient obligés de voter, mais, s'ils ne votaient pas, qu'est-ce qui arrivait? Il n'y a pas de problème là, il n'y a pas de sanction. Les citoyens souvent étaient obligés de voter ou ils sortaient. Dans le cas actuel, s'il est présent et s'il sort parce qu'il ne vote pas, il ne sera pas payé.

**M. Ciaccia:** Si on faisait cela à l'Assemblée nationale, peut-être qu'il y aurait plus de gens présents à l'Assemblée durant la session.

**M. Tardif:** De part et d'autre, j'en suis convaincu.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 28 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.  
L'article 29?

**M. Ciaccia:** L'article 29.

**M. Saintonge:** C'est une pension supplémentaire, en plus de celle prévue comme conseiller municipal.

**M. Tardif:** C'est au prorata du salaire gagné, n'est-ce pas? S'il a son salaire de conseiller et en plus a une rémunération additionnelle pour siéger comme membre du conseil, la pension étant un pourcentage de... Mutatis mutandis, cela s'applique.

**M. Ciaccia:** Quand vous parlez des règles relatives à la pension, il y a certaines balises qui existent quant aux montants des pensions et aux critères.

**M. Tardif:** Oui, oui.

**M. Ciaccia:** Ils ne peuvent pas, tout d'un coup...

**M. Tardif:** Non, non. La ville de Laval est autorisée à instituer pour les membres de son conseil un fonds de retraite. Ce fonds de retraite, en vertu de la Loi sur les régimes supplémentaires de rentes, est régi par la CARR. Toute rémunération additionnelle découlant de fonctions autres que celle de simple conseiller, comme membre du comité exécutif, eh bien...

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

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 29 est adopté. L'article 30?

**M. Saintonge:** M. le Président, à l'article 29, je veux poser une question supplémentaire. Ce n'est pas un fonds de retraite qui se crée uniquement pour les fins des membres du conseil d'administration de la Commission de transport de Laval; c'est le fonds de retraite comme conseiller municipal qui peut être augmenté d'une somme contributive...

**M. Tardif:** Oui. C'est-à-dire que...

**M. Saintonge:**... à cause des émoluments qu'il reçoit comme membre du conseil d'administration dans la Société de transport de Laval,

**M. Ciaccia:** L'article 29 ne dit pas cela.

**M. Tardif:** C'est cela, dans le deuxième alinéa, on me fait remarquer qu'ils ont le choix en quelque sorte de se prévaloir des dispositions de la Loi sur les régimes de retraite des maires et des conseillers municipaux ou bien du régime prévu par la société pour ses membres. Donc, ce ne sont pas les deux.

**M. Fallu:** Tout nouvel élu maintenant a le droit de participer au régime.

**M. Saintonge:** Est-ce que cela veut dire qu'il y aurait deux fonds de retraite? Il y a plus qu'un fonds de retraite?

**M. Tardif:** Bien oui, il y en a pour les employés de la CTL, pour les pompiers, pour les policiers, pour les cols blancs, pour les cols bleus et il y en a pour les élus.

**M. Saintonge:** Dans ce cas-là, si je comprends bien, on dit que, si la personne en question qui est membre du conseil d'administration se prévaut de la section VIII.1 de la Loi sur les régimes de retraite des maires et des conseillers des municipalités, l'augmentation de sa pension sera dans ce régime-là. S'il ne s'en prévaut pas au niveau du conseil municipal, il pourrait avoir la possibilité de prendre une autre sorte de pension comme membre de la commission de transport.

**M. Lussier:** C'est cela, si le conseil de ville vote un plan de retraite particulier pour les membres de la commission ou de la société de transport, les membres du conseil.

**M. Tardif:** Mais je ne veux pas induire les gens en erreur. Les membres du comité exécutif de ville de Laval, par exemple, ont droit à leur pension comme conseillers, plus une contribution supplémentaire qui découle du fait qu'ils sont membres du comité exécutif...

**M. Saintonge:** Dans le même système.

**M. Tardif:** Exactement, dans le même système, comme ici les députés et les ministres... Alors, mutatis mutandis, est-ce qu'un membre de Laval, du conseil d'administration de la STL, peut choisir que le supplément de revenu que lui procure sa fonction de membre du conseil d'administration se superpose à son traitement de conseiller municipal et donc profiter de cet avantage? C'est cela?

**M. Ciaccia:**...

**M. Lussier:** Ce qui est dit ici, c'est que, s'il profite du premier, il ne peut pas profiter du second.

**M. Fallu:** Il existe deux régimes de retraite dans le monde municipal...

**M. Tardif:** Ceux qui sont entrés ayant...

**M. Fallu:** L'ancien régime...

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant, un à la fois. M. le député de Groulx.

**M. Ciaccia:** Une pension à la fois.  
(17 h 15)

**M. Saintonge:** On ne se retrouverait pas, à ce moment-là, dans le même système que celui du conseil exécutif. Ce ne serait pas automatique. S'il avait ta pension comme conseiller municipal, il ne pourrait pas avoir la pension comme membre de la STL. Mais j'imagine que le salaire va être moindre, de toute façon, comme membre du conseil d'administration de la STL que comme membre du conseil municipal... La charte de Laval là-dessus.

**M. Tardif:** Je vais faire sortir les dispositions du régime de retraite des maires et conseillers et des amendements à la charte de Laval.

**M. Lussier:** Le conseil de la ville de Laval peut ou fixe par règlement les règles relatives à la pension des membres du conseil d'administration, qui doit être contributoire.

Le premier alinéa ne s'applique pas à une personne qui se prévaut de la section VIII.1...

**M. Tardif:** Voulez-vous reporter cet article-là? Je vais faire sortir les dispositions exactement.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il est adopté. Il faudrait le rouvrir.

**M. Saintonge:** Disons qu'on va le rouvrir, M. le Président, et qu'on le suspend. C'est cela<sup>7</sup>.

**Le Président (M. Beauséjour):** On le rouvre.

**M. Saintonge:** C'est cela. On le rouvre et on le suspend, maintenant. Donc, il n'est pas adopté.

#### Comités consultatifs

**M. Tardif:** Comités consultatifs.

**Le Président (M. Beauséjour):** Suspendu. L'article 30. L'article 30 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.

**M. Saintonge:** L'article 31.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 31?

**M. Saintonge:** À l'article 31, M. le Président, j'aurais une question. Pour quel motif on dit toujours que, finalement, par l'article 31, la séance d'un comité consultatif va toujours être publique? On dit: Une séance d'un comité est publique. Pour quelle

raison est-ce qu'une séance d'un comité est toujours publique? Parce que, à mon point de vue, il pourrait y avoir un avantage certain à ce que certaines séances du comité, ne soient pas publiques; au niveau du travail, par exemple, des choses qui peuvent se dire...

**M. Tardif:** Il faut lire le deuxième alinéa de l'article 31 qui dit que le deuxième alinéa de l'article 18 s'applique aux séances du comité, compte tenu des adaptations nécessaires.

**M. Saintonge:** Oui.

**M. Tardif:** C'est ce qu'on a vu à 18, on dit que ces assemblées sont publiques. Toutefois, jusqu'un renseignement qui, en vertu...

**M. Saintonge:** Je suis d'accord. Je m'étais rendu compte de ça, M. le Président. Mais, outre ça, ça m'apparaît assez lourd comme processus. Parce qu'un comité consultatif, c'est pour des problèmes particuliers, on veut questionner les gens ou s'informer, etc.

Vous savez que, dans certains cas, dans des réunions que vous pouvez avoir dans les corps publics ou même dans les conseils municipaux, on sait que toute chose n'est peut-être pas bonne à dire publiquement, à un moment donné, ou au niveau de l'interprétation de ce qu'on peut dire et au niveau des conséquences de certaines paroles qu'on peut prononcer ou des questions qu'on peut poser.

Cela alourdit une procédure que ce soit toujours public, à mon point de vue. Dans le cas de certains comités consultatifs, le comité consultatif comme tel ou son rôle, je pense que ça va être de s'adresser aux citoyens, aux personnes du milieu pour avoir leurs doléances ou recueillir leurs remarques sur des sujets qui sont dans le mandat même du comité consultatif.

H m'apparaît qu'il serait utile, dans certains cas, que certaines séances de ces comités puissent ne pas être publiques, pour que les gens puissent, comme on dit, abattre les arbres, sortir de la brousse un peu pour préparer des points précis sur des mandats qu'ils ont à exécuter.

**M. Tardif:** Je pense, M. le Président, qu'il y a une méprise ici. Le conseil d'administration de la STL peut décider de créer un comité de travail pour examiner, par exemple, une question. Exemple: les fonds de retraite de ses employés. C'est un comité de travail qui fait rapport au conseil et qui siège comme il veut, quand il veut et il fait rapport.

Par définition, un comité consultatif, c'est un organisme qui vise, en quelque



sorte, à tenir des audiences publiques sur une question que lui a confiée le conseil, le conseil de la STL. Il dit: Bon, peut-être bien que la requête des citoyens de Chomedey, il y aurait lieu de gratter, d'entendre ça et de tenir des audiences publiques. Voulez-vous, s'il vous plaît, tenir une telle audience?

Donc, je pense qu'il faut distinguer entre un comité de travail à qui le conseil confierait un mandat et demanderait de faire rapport et un autre, qui consulterait. Parce que, par définition, un comité consultatif, c'est celui qui va consulter la population. Donc, je pense que ça permet de faire exactement tout ce que disait le député de Laprairie. À ce moment-là, ce n'est plus un comité consultatif. D'accord?

**M. Saintonge:** Ce que je veux dire, c'est que, dans le cadre du travail qu'un comité consultatif a à faire, à un moment donné, il y a une espèce de régie interne. Ce qui veut dire qu'on va sanctionner, ni plus ni moins, le comité consultatif. C'est une rencontre qui ne serait pas publique, qui serait comme une séance de travail et, finalement, ces gens pourraient se réunir à leur bon gré, mais il n'y aurait pas de procès-verbal, il n'y aurait pas de délibération tenue etc. Il me serait peut-être apparu utile dans certains cas - je vais vous mentionner ce qui suit - qu'un comité consultatif puisse tenir des réunions qui ne sont pas nécessairement publiques, des réunions pour lesquelles il y aurait quand même un certain rapport fait pour démontrer l'évolution du travail.

Par exemple, on veut fixer le cadre d'une consultation. Dans une réunion, on discute de ce qu'on veut faire, quel sera notre mandat, comme on va le réaliser, on va arriver à quoi. On peut faire un rapport; ce serait une séance du comité en question et il pourrait arriver avec un rapport. Sauf que, si c'était le cas, ce serait en séance de travail que ça se ferait et il faudrait que, dans une assemblée subséquente, une assemblée publique, on dise: Bon, le comité propose que, dans telle assemblée, on fasse telle chose, que notre mandat soit compris, que ce soit valable, que ce soit inscrit dans les minutes.

Cela m'apparaît lourd comme processus, mais il me semblerait avantageux que le comité consultatif puisse établir une espèce de régie interne, une espèce de réglementation, une façon de procéder, puisse se réunir, non pas à huis clos, mais en séances qui ne sont pas publiques, pour faire avancer le dossier, comme on dit, enlever les broussailles un peu, sortir du bois et en arriver à une assemblée publique qui soit réellement efficace.

**M. Tardif:** M. le Président, si ça peut rassurer le député de Laprairie, c'est

exactement ce qui se passe sur le territoire de la CUM ou avec les commissions du conseil en matière de transport et de sécurité publique et autres. C'est bien évident que ces gens se réunissent, organisent leur plan de travail, s'entendent entre eux sur la date des audiences publiques qu'ils vont tenir, confient des mandats de recherche à des fonctionnaires sur des points précis et, finalement, décident d'un commun accord de tenir leurs audiences publiques, en quelque sorte, pour consulter la population et entendre les échos de l'extérieur. Donc, c'est possible, c'est permis et c'est tout à fait la façon normale de travailler.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 31 est-il adopté?

**M. Ciaccta:** Sur division.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté sur division. J'appelle l'article 32.

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Saintonge:** C'est la procédure de l'avis public qui est dans le journal. Je comprends qu'il faut informer; il n'y a peut-être pas d'autre façon d'informer... Je ne sais pas s'il y en a. Je vais-vous dire, je trouve que c'est un processus qui est lourd.

**M. Tardif:** C'est à la porte de l'église.

**M. Saintonge:** Je trouve que c'est un processus qui est lourd, je trouve qu'il y a un abus des avis publics au niveau municipal dans ce sens et je trouve aussi que c'est un coût assez élevé. Si on regarde au niveau d'une assemblée publique, si un comité veut être efficace, on empêche une réunion rapide; ce n'est pas possible comme ça. Si un comité consultatif veut se réunir sur un problème bien particulier, un avis dans un journal, dans le territoire de la société, ça veut dire au moins une semaine. Cela veut dire qu'on ne peut pas faire de réunion avant dix jours, carrément. Vous donnez un avis, peut-être pas de dix jours, mais vous donnez un avis de combien de temps? Avez-vous fixé combien de jours d'avance un avis préalable doit être donné? J'imagine qu'on donne un avis.

**M. Tardif:** Non.

**M. Saintonge:** C'est curieux parce que vous donnez un avis. Je vais donner un exemple. Le journal passe le mardi. Si on donne un avis, il faut le donner généralement le vendredi pour qu'il passe le mardi, parce que c'est imprimé le dimanche ou le lundi. Là, vous allez donner l'avis que l'assemblée publique va se tenir quand? Le mardi même, le mercredi? L'avis aux citoyens, pour être

effectif, il faut en prévoir la publication et prévoir un certain nombre de jours pour que les citoyens soient informés, si on veut qu'il ait vraiment un sens.

**M. Tardif:** M. le Président, encore une fois, on parle d'un comité qui a reçu le mandat du conseil d'administration de la STL d'aller consulter les citoyens sur une question donnée. Le conseil d'administration n'est pas trop sûr s'il devrait maintenir ou non telle ligne. À ce moment-là, on voit mal le comité en question ne pas prendre les moyens pour consulter. Et prendre les moyens, cela veut dire informer les gens qui pourront venir à des audiences publiques.

**M. Ciaccia:** Un instant.

**M. Tardif:** Comment faisiez-vous cela? Écrire à chacun des citoyens?

**M. Ciaccia:** Non, non. Quand vous dites... Excusez.

**M. Saintonge:** Je vous dis que c'est un coût trop élevé!

**M. Ciaccia:** Non, non, excusez, un comité consultatif, ce n'est pas...

**M. Saintonge:** Deux cent dix mille!

**M. Ciaccia:** Les comités consultatifs ne sont pas là seulement pour consulter les citoyens. On pourrait avoir un comité consultatif sur un sujet donné pour consulter d'autres personnes que les citoyens.

**M. Tardif:** Non.

**M. Ciaccia:** Non? C'est impossible?

**M. Tardif:** Non. À ce moment-là...

**M. Ciaccia:** Pourquoi pas?

**M. Tardif:** Bien non. J'ai expliqué cela tantôt pendant que le député était occupé ailleurs. Si la ville de Laval décidait de créer...

**M. Ciaccia:** Je cherchais un de vos amendements à la loi 81, je ne peux pas le trouver.

**M. Tardif:** Si le conseil de la STL décidait de créer un comité de travail sur l'administration de ses fonds de retraite, cela n'est pas un comité consultatif. Elle pourrait très bien engager des consultants, cela est une autre affaire. Mais, par définition, le comité consultatif, c'est celui qu'on crée pour aller consulter la population. C'est sa vocation.

**M. Saintonge:** La tarification, par exemple.

**M. Tardif:** Cela pourrait être cela.

**M. Saintonge:** Mais dans ce cas-là...

**M. Tardif:** Cela pourrait être cela. Cela pourrait être des modes de transport alternatif.

**M. Ciaccia:** Oui.

**M. Tardif:** À ce moment-là, c'est son mandat. On ne parle pas des comités de travail que le conseil peut créer et des mandats qu'il donne à des fonctionnaires et à des contractuels. D'accord.

**M. Saintonge:** Justement, le problème, M. le Président, c'est dans un cas comme cela. Ce que je trouve, c'est qu'on crée un comité consultatif. On dit au comité consultatif, pour qu'il soit fonctionnel: Réunissez-vous en séances de travail, non pas en séances du comité consultatif. C'est cela qu'on arrive à faire.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** La tarification, par exemple. Le comité, avant d'arriver devant une assemblée publique... Le but du comité consultatif, c'est d'informer les gens. Je pense que cela va être, on veut avoir la réaction des gens. Mais, si on prend la tarification, on peut dire... Il va falloir qu'ils expliquent aux gens certains points. Ils vont expliquer pourquoi ils modifient la tarification de telle façon, ce serait mieux de donner ce qu'ils vont avoir accumulé quelque part, ce qui se passe ailleurs, etc. Donc, avant d'avoir l'information des gens et d'avoir leur réponse, à mon point de vue, quand ils vont se réunir, ils vont dire aux gens: Notre mandat est cela et, dans le cadre de notre mandat, on a réalisé telle, telle et telle chose, on a fait telle affaire, on vous donne un rapport sur ceci, sur cela, etc. Mais, pour arriver à donner un rapport qui soit complet et conforme à la réalité, il faudra qu'ils aient fait du travail antérieurement à cela.

**M. Tardif:** Tout à fait juste, je suis d'accord.

**M. Saintonge:** Dans ce sens-là, les membres du comité consultatif, cela suppose qu'ils vont se réunir avant. On va dire: Cela va être des séances de travail. Pourquoi ne pas dire que le comité consultatif peut se réunir de façon non publique, faire part de ce qu'il va faire comme travail, comme recherche, comme information; cela peut être simplement de demander à quelqu'un de

venir expliquer quelque chose. Il y aura au moins un rapport qui dira: Le comité s'est réuni tel jour, il y avait telle étude, telle présentation; il y a un procès-verbal qui se tient au niveau du comité consultatif et, à une autre assemblée, ce sera public, dans ce cas-là, pour informer les citoyens et avoir leur feed-back, leurs réactions là-dessus. À ce moment-là, cela devient un peu curieux que dans le cheminement du processus du comité consultatif, il n'y ait pas de procès-verbal sur les séances de travail du comité pour se préparer à une séance publique d'information, les données qu'ils vont transmettre à ceux qui voudront bien venir les écouter. Ce ne sera pas considéré comme une séance du comité consultatif.

Je trouve qu'on alourdit le processus, d'une part; deuxièmement, qu'on oblige le comité consultatif à se réunir en séances de travail et à créer une espèce de paracomité, qui fonctionne en dehors du système où on voudrait bien qu'il fonctionne. C'est cela que je veux mentionner au ministre, parce qu'il m'apparaît qu'il serait bon que les citoyens sachent que le comité consultatif s'est réuni sur tels points, a, b, c, d; il y a une assemblée publique, etc.

M. Tardif: Je dirais au député que c'est cela qui se passe présentement à la CUM, où les comités et les commissions du conseil se réunissent et élaborent leur plan de travail, décident du calendrier des séances et tout cela. Cela ne pose pas de problème.

M. Saintonge: En tout cas, on était au niveau de l'avis préalable.  
(17 h 30)

M. Tardif: C'est cela. M. le Président, je m'excuse, si vous me permettez de revenir à l'article...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce qu'on pourrait compléter l'article 32. Est-ce que cet article est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Saintonge: Il y avait une question qui avait été soulevée... Je ne me souviens pas si la réponse... On avait posé une question.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 32 est adopté?

M. Saintonge: Juste une seconde! J'attends sa réponse.

M. Tardif: Sur quoi?

M. Saintonge: Si je me souviens bien, à l'article 32, on avait une question de mon confrère, et il est en train de chercher quelque chose. J'ai pensé...

M. Tardif: Vous m'avez demandé combien cela va coûter. Je ne sais pas le coût des annonces dans les journaux.

M. Saintonge: La question, c'était cela. On parlait de la convocation. Si on veut que la loi parle pour dire quelque chose, je pense qu'on oblige à donner un avis préalable, dans un journal, de la tenue de chaque séance. On ne prévoit pas le délai de l'avis au citoyen. Cela m'apparaît un gros vice, à tout le moins. Si on veut que l'avis - le député de Groulx se prend la tête à deux mains - public serve à quelque chose et qu'on veut que du monde soit là, comme le ministre dit, qu'on le fasse valablement.

Je peux bien publier un avis que, demain matin, je tiendrai une assemblée publique; c'est le mardi soir, le journal paraît le mardi midi; il n'y aura pas un chat qui va être là. Le gars va arriver dans son salon, le mardi soir, il prend le journal: Regarde donc cela, il y a une assemblée ce soir. Elle est passée l'assemblée, elle est en cours.

M. Tardif: M. le Président, le secrétaire de la société fait publier un avis préalable à la tenue de...

M. Saintonge: Il va être préalable.

M. Tardif: Évidemment...

M. Saintonge: Généralement, si la loi parle pour dire quelque chose... Si on fait des lois - on en fait de la législation - on en fait pour que cela dise quelque chose. On donne un avis, cela prend... Ce que je mentionne, c'est qu'au niveau de la procédure du comité consultatif, cela va prendre un certain temps, avant que chaque réunion se fasse, pour que ce soit public.

M. Tardif: On sait, M. le Président, dans le cas de la ville de Laval, qu'il n'y a pas un journal de la ville de Laval. Il y a les journaux nationaux; la Presse, le Devoir, le Montréal-Matin, la Gazette et il y a les hebdomas...

M. Ciaccia: L'Actualité.

M. Tardif: ... les hebdomas qui sortent. Le Courrier sort maintenant le lundi, le Messenger sort, je ne sais pas quand, et le Clairon, à telle autre journée.

M. Ciaccia: L'Écho du Nord.

M. Tardif: L'Écho du Nord.

M. Fallu: L'Écho du Nord, c'est à Sainte-Rose.

M. Saintonge: Cela confirme encore

plus...

**M. Tardif:** On présume encore une fois de la bonne foi des élus qui ne feront pas exprès pour publier les avis après la tenue de la séance.

**M. Saintonge:** Je suis d'accord, mais ce que je voulais mentionner - je ne présume pas de leur mauvaise foi non plus - c'est que, dans un cas comme cela, si vous voulez tenir une assemblée rapidement, ce n'est peut-être pas possible, cela prend au moins cinq ou six jours avant qu'on décide... Dès qu'on décide de faire une assemblée, il faut publier dans un journal.

D'accord, à Laval, c'est une grande ville, les journaux, la Presse sont distribués et tout. C'est peut-être une façon, dans les avis publics de la Presse. Vous pouvez mettre cela dans n'importe quel journal, dans le Devoir; vous savez que c'est un journal public, il circule dans Laval. Mais si vous mettez cela dans le Devoir, il n'y aura pas grand monde.

**M. Tardif:** Est-ce qu'on pourrait remplacer l'avis dans le journal par un poster dans chaque autobus?

**M. Fallu:** Et à chaque poste de péage.

**M. Ciaccia:** Vous n'êtes pas sérieux.

**M. Saintonge:** Sur division.

**M. Ciaccia:** Revenez au sérieux.

**M. Tardif:** Je m'excuse. C'est peut-être un moyen de transport que beaucoup de gens, à Laval, prennent à tous les jours, précisément. Ce n'est pas une farce. C'est une idée originale, mais ce n'est pas une farce.

**M. Saintonge:** Ce serait peut-être moins cher.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 32...

**M. Saintonge:** Ce que je veux dire, je suis bien sérieux dans mon affaire. Vous avez été ministre des Affaires municipales, on sait que le coût de l'avis public - j'ai pratiqué comme avocat dans le domaine municipal - c'est une affaire absolument aberrante, à la longue. Dans la loi 125, on n'importe où, on vous impose des avis à donner partout. Bien souvent, le monde ne le lit même pas. Dans certains cas, on essaie de trouver une façon pour qu'un avis public informe comme il faut. Ce que j'ai comme réponse - je ne prends même pas mon expérience comme avocat dans les affaires municipales, cela fait quatre ans de cela - je prends juste ce

que les gens m'ont mentionné dans le cadre de la loi 2 où j'ai fait des consultations, j'ai fait un travail sérieux là-dedans. Je ne veux pas me vanter, mais j'ai consulté des avocats, des urbanistes, des gérants de ville ou des directeurs généraux de ville. J'ai dit: On remplace des trucs par des avis publics. À votre avis, est-ce que c'est valable ou pas? Je vous dirai que, dans 80% des cas - je parle d'une consultation d'une quinzaine de personnes - ces gens m'ont dit: L'avis public, c'est un abus, cela informe mal les citoyens, c'est un emmêlement pour la ville et cela coûte cher pour rien. C'est cela qu'on m'a dit.

**M. Tardif:** Par quoi remplace-t-on cela?

**M. Saintonge:** Évidemment, je ne suis pas plus fin qu'un autre. Par quoi va-t-on le remplacer? C'est là qu'est le problème. Je me dis: Qu'est-ce qu'on veut comme avis public? À tout le moins, si on fait un avis public, il faut s'assurer qu'il obtienne le but qu'il vise. Si on veut cela, si on donne un avis public à quelqu'un, préalable à une séance, et qu'on ne dit pas que c'est tant de jours ou quoi que ce soit, il m'apparaît que l'avis public est un peu en l'air. On veut absolument faire des séances publiques, que les citoyens en soient informés. On le dit par avis public, mais on ne dit pas, dans ce cadre-là - je vais vous donner mon objection - combien de jours à l'avance on va informer les gens, on ne dit pas non plus que l'assemblée doit se tenir... Comme dans l'autre cas tantôt, on parlait de 500 personnes, une assemblée va être convoquée à la demande de 500 personnes, de 500 contribuables, ou même à la demande non seulement de 500 contribuables, mais cela peut être possible à la demande de gens du conseil, de deux de ses membres, du président, du directeur général.

Mais, dans ce cas-là, c'est bien beau de prévoir cela. On se réunit une fois par mois en assemblée régulière, mais on ne prévoit même pas, pour l'assemblée spéciale, le délai après la demande de convocation. Si la loi veut dire quelque chose et qu'on veut légiférer pour quelque chose d'utile et d'efficace, à mon point de vue, si on fait une assemblée spéciale, si c'est une demande écrite faite pour une assemblée publique, bon sens, qu'on dise qu'elle doit se tenir dans tel délai de la demande de convocation et qu'on avise dans tel délai avant la tenue de la séance. Cela m'apparaît fondamental.

**M. Tardif:** Vous proposez quel délai? M. le Président, le député de Laprairie propose quel délai?

**M. Saintonge:** M. le Président, je n'ai pas fait le texte de loi.

**M. Tardif:** Non, mais...

**M. Saintonge:** Je n'en suis pas responsable. Mais je pense...

**M. Tardif:**... puisque le député...

**M. Saintonge:**... qu'on a dû y penser, à un moment donné.

**M. Tardif:**... de Laprairie me dit, et je le crois, qu'il a fait ses devoirs comme il faut pour le projet de loi 2 et qu'il reconnaît lui-même que, surtout dans une ville où il n'y a pas un journal quotidien propre à cette ville, il y a un problème, comment rejoint-on les gens? Il semble d'avis avec moi qu'on n'a pas d'autre moyen que les journaux. Est-ce qu'il veut nous suggérer un délai, qui lui apparaîtrait raisonnable?

**M. Saintonge:** Dans quel cas, sur l'avis public?

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Au niveau de la convocation, de...

**M. Tardif:** Non, non.

**M. Saintonge:**... l'avis de la tenue de la réunion?

**M. Tardif:** Ici, l'article où on est présentement.

**M. Saintonge:** La tenue de la réunion.

**M. Tardif:** C'est l'article 32: "Le secrétaire de la société fait publier un avis préalable de la tenue de chaque séance d'un comité..." Alors, c'est quoi. C'est trois jours, six jours, cinq jours; qu'est-ce que vous proposez?

**M. Saintonge:** On peut dire, je ne sais pas... Cela peut être deux jours, un minimum de deux ou trois jours. Si vous voulez qu'un citoyen intéressé... Vous savez que les gens...

**M. Tardif:** Écrivez donc cela quelque part.

**M. Saintonge:**... que tous les gens qui peuvent s'intéresser à la chose municipale... Regardez le calendrier des personnes dans une municipalité. Il y a des loisirs, il y a ceci, il y a cela; il y a des cours. Si les gens ne sont...

**M. Tardif:** Deux jours.

**M. Saintonge:**... pas avisés selon un minimum...

**M. Tardif:** Deux jours. Voulez-vous signoler cela? Alors, que dira-t-on? Publier un avis préalable de...

Une **voix:** D'au moins deux jours.

**M. Saintonge:** Mon interrogation, M. le Président, là-dessus... Je regarde cela, je pense que l'avis doit informer - j'ai dit cela tantôt - et donner un certain délai, cela m'apparaît raisonnable. D'autre part, en même temps, le processus me semble lourd d'une certaine façon parce que je me dis qu'on va empêcher le comité de se réunir dans un délai rapide. S'il y a un problème, un comité consultatif peut être mis sur pied parce qu'il y a un problème majeur. À quel moment va-t-on couper les interventions à ce niveau? À quel moment va-t-on dire qu'on met la ligne de conduite? Vous avez une assemblée du conseil - juste pour donner un exemple - qui est publique, les citoyens sont présents, ils peuvent poser des questions. Ils sont avisés que l'assemblée se tient à telle date. Il y a un problème qui se crée. Le conseil d'administration de la STL dit: Cela nous prend un comité consultatif là-dessus, on va demander l'opinion, réunissez-vous. Pourquoi, à ce moment-là, obligerait-on à donner un avis public? Si c'est en assemblée publique qu'on décide que le comité consultatif va se réunir à telle date ou à tel jour, est-ce qu'on a besoin d'un avis public dans un journal en plus de cela?

**M. Tardif:** M. le Président...

**M. Saintonge:** Je me pose la question.

**M. Tardif:**... encore une fois, le comité...

**M. Saintonge:** C'est une interrogation que je me pose.

**M. Tardif:**... peut se réunir pour les fins d'organiser la cuisine de son fonctionnement aussi longtemps qu'il le voudra sans faire paraître aucun avis. Dès lors qu'il s'agit de consulter les citoyens, ce que l'on dit, c'est que vous devez donner un préavis aux citoyens pour ce faire. C'est tout. Donc, il se réunira aussi souvent qu'il le voudra pour les fins de se parler entre ses membres et organiser sa cuisine, son plan de travail et les mandats qu'il désire confier. Mais, lorsqu'il s'agit de consulter les citoyens, ils faut qu'il communique avec eux. C'est tout. D'accord?

**M. Saintonge:** À ce moment-là, est-ce que vous admettez avec moi que, si c'est le cas, il faudra que l'avis public, pour qu'il soit efficace, prévoit un délai minimal, après sa parution, avant la tenue de l'assemblée?

M. Tardif: Oui, oui, c'est cela. Je suis prêt à modifier cela pour ajouter deux jours, si cela vous semble suffisant.

M. Saintonge: Deux jours, trois jours, je ne sais pas.

M. Tardif: Enfin...

M. Lussier: Nous, on a écrit 48 heures pour le moment.

M. Tardif: Comme vous l'écrivez, cela se lirait...

M. Lussier: n Un avis préalable d'au moins 48 heures.

M. Saintonge: On devrait dire deux jours francs. Si c'est un journal dont la publication se fait le mardi...

M. Lussier: Le secrétaire de la société fait publier un avis...

M. Saintonge:... on dirait deux jours francs. La journée de publication ne compte pas. Disons que ce n'est pas avant le jeudi. Si ce sont deux jours francs, cela correspond à trois jours en réalité. On ne peut pas mettre un nombre d'heures. Je pense qu'il faut mettre le nombre de jours francs de la publication de l'avis. Si le journal est publié le mardi, deux jours francs, la journée de publication ne compte pas, mercredi, jeudi...

M. Lussier: Cela dépend aussi à quel moment de la journée il sort. Si un journal sort le matin, c'est une chose. S'il sort...

M. Saintonge: On ne peut pas présumer à partir de l'heure de sortie du journal, parce que le citoyen qui travaille et qui finit de travailler à midi n'aura pas le journal à sept heures le matin, si le journal sort à sept heures.

M. Tardif: Alors, cela se lirait comme suit: Article 32, Le premier alinéa serait amendé pour se lire comme suit: "Le secrétaire de la société fait publier un avis de la tenue de chaque séance d'un comité dans un journal de langue française diffusé dans le territoire de la société au moins 48 heures avant la tenue de cette séance." Le député nous dit qu'il préférerait "au moins 2 jours francs".

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Je reprends donc: "au moins deux jours francs avant la tenue de cette séance". D'accord?

M. Saintonge: Avant l'heure fixée pour la tenue de cette assemblée.

Le Président (M. Beauséjour): Si vous voulez réécrire l'amendement tel que vous voulez le proposer.

M. Tardif: Oui. Madame, voulez-vous rendre cela conforme?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Non, je vais attendre de le recevoir.

M. Tardif: Est-ce que je peux, pendant ce temps, revenir... Vous voulez qu'on liquide cela? On va liquider cela avant.

M. Ciaccia: Une chose à la fois. H ne faut pas mêler les esprits.

Le Président (M. Beauséjour): Je vais relire l'amendement...

M. Tardif: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour):... qui vient modifier le premier alinéa de l'article 32. Il se lirait comme suit: "Le secrétaire de la société fait publier un avis de la tenue de chaque séance d'un comité dans un journal de langue française diffusé dans le territoire de la société au moins deux jours avant la tenue de cette séance."

M. Tardif: Cela va? Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Le mot "francs" n'est pas là.

M. Tardif: Deux jours pleins.

M. Desbiens: J'avais entendu deux jours francs.

M. Tardif: Adopté.

M. Desbiens: Mais, M. le Président, vous avez lu "deux jours" seulement.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Desbiens: C'est pareil? Cela veut dire la même chose en termes juridiques?

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 32 est adopté tel qu'amendé? Adopté.

Une voix: Adopté.

M. Tardif: Adopté. Si on peut revenir à l'article 29 qui a été laissé en suspens, à un moment donné.

Le Président (M. Beauséjour): D'accord. Article 29?

**M. Tardif:** C'est exactement ce que je disais, à savoir que le membre du conseil de la STL pourra faire comptabiliser, aux fins de son régime de retraite, les prestations supplémentaires reçues à titre de membre de cet organisme. C'est l'article 41. 1, section VIII. I, organismes supramunicipaux, de la Loi sur les régimes de retraite des maires et des conseillers des municipalités, qui dit ceci: "Le participant au régime général peut ajouter à son traitement admissible la rémunération, les allocations et indemnités reçues d'un organisme supramunicipal - ce qui est le cas ici - à titre de membre de cet organisme, de membre du conseil, du conseil d'administration ou du comité exécutif de cet organisme, ou à plusieurs de ces titres à la fois. Le cas échéant, il avise l'organisme et la commission en la manière prévue..." "Ce participant peut aussi ajouter à son traitement admissible la rémunération, les allocations et indemnités reçues à titre de membre d'un organisme supramunicipal..." Donc, c'est cela ou bien un régime spécial prévu. Mais c'est l'un ou l'autre. Dans le cas des élus, il y a tout avantage à ce que ce soit juxtaposé.  
(17 h 45)

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

**M. Saintonge:** Est-ce qu'il y a vraiment utilité de dire qu'on peut créer un fonds de retraite spécial tout simplement pour être membre du conseil d'administration de la Société de transport de Laval? Selon ce que je peux comprendre, si, au niveau municipal, il bénéficie du régime de retraite...

**M. Tardif:** D'ailleurs, je me demande pourquoi cela a été mis là. Pourquoi cela a-t-il été mis?

**M. Saintonge:**... il peut ajouter là-dessus... Mais là, on coupe une possibilité pour quelqu'un qui serait membre d'un conseil municipal, qui ne participe pas au régime de retraite au niveau du conseil municipal et qui viendrait participer à un régime de retraite à la STL. Cela me paraît curieux.

**M. Fallu:** Très certainement que le premier alinéa de l'article 29 deviendra caduc en moins de 20 ans, en ce sens que ceux qui, jadis, participaient à des régimes autonomes de retraite organisés par les municipalités n'existeront plus puisqu'ils se seront retirés de la politique, car on sait que, depuis maintenant huit ou neuf ans, automatiquement, tout nouvel élu doit participer au régime de retraite des maires et conseillers municipaux.

**M. Tardif:** Il fut une époque - d'ailleurs, c'est encore vrai - où les trois

commissaires de Laval étaient des non-élus...

**M. Saintonge:** Oui, mais ce n'est plus le cas.

**M. Tardif:** Pardon?

**M. Saintonge:** Oui, d'accord.

**M. Tardif:**... pour lesquels existe - pour eux et pour les employés de la CTL - un fonds de pension possiblement contributoire, de sorte que... Les dispositions ici ont été prises et restent là, mais, en réalité, dans le cas des élus, cela ne s'applique pas, mais imaginons que le P. -D. G. actuel, président de la CTL, imaginons que ce P. -D. G. devienne D. G. tout court...

**Une voix:** C'est prévu dans la loi.

**M. Tardif:** C'est cela. D'ailleurs, c'est prévu dans la loi. Il pourrait continuer d'être régi par la partie en haut. D'accord? Cela devient un fonctionnaire régi par le plan de la STL. Pardon?

**Une voix:** Il n'est pas membre du conseil.

**M. Tardif:** Il n'est pas membre du conseil. Alors, pourquoi a-t-on cette disposition?

**M. Saintonge:** C'est parce que... Je ne comprends pas, M. le Président. Je noterai là-dessus qu'il ne peut pas être membre du conseil municipal s'il est P. -D. G. ou directeur général. C'est une exclusion. Le directeur général ne pourrait pas être membre du conseil municipal. Dans l'article 37, c'est incompatible.

**M. Tardif:** C'est cela. Alors, quelle est l'idée...

**M. Saintonge:** Pourquoi? Je ne comprends pas l'utilité...

**Une voix:** C'est l'ancien régime de pension des...

**M. Saintonge:**... pour les membres du conseil d'administration.

**M. Tardif:** Bien, c'est cela.

**M. Saintonge:** Ils sont tous des élus municipaux.

**M. Tardif:** Il semble qu'ils ont repris les dispositions de la loi actuelle à cet égard. Mais cela allait bien; cela se comprenait lorsqu'il y avait des membres non élus. À partir du moment où ce ne sont que des élus qui sont membres, moi aussi, je me

pose la question: Qu'est-ce que cela fait là?

avec...

**M. Lussier:** Remarquez que cela pourrait être reformulé pour dire que la pension s'applique dans le cadre de...

**M. Tardif:** M. le Président, je vous demande à nouveau de suspendre l'article, s'il vous plaît.

**M. Saintonge:** Dans ce cas, juste avant, là-dessus, M. le Président, quand on dit que le premier alinéa ne s'applique pas à une personne qui se prévaut de la section VIII. I de la Loi sur le régime de retraite des maires et des conseillers des municipalités, à ce moment-là, c'est prévu dans l'autre loi que, si on est membre d'un organisme supramunicipal, on peut avoir un régime de retraite supplémentaire. La loi ne le prévoit pas ici. Il semblerait y avoir exclusion: si on est déjà membre, si on profite déjà d'un régime de retraite au niveau des élus municipaux, on ne pourrait pas avoir un autre régime pour la STL. C'est presque cela.

**M. Tardif:** M. le Président, si vous permettez... On me dit que la seule raison d'être de ce premier alinéa, c'est pour couvrir l'intérim, parce que les commissaires actuels restent en poste jusqu'à ce que les autres soient nommés. Cela n'a pas de... C'est la seule raison d'être. Ils continuent d'être régis par le régime actuel jusqu'à ce que... Ils continuent d'être en poste, encore une fois, jusqu'à ce que les autres soient nommés. C'est la seule raison d'être.

**M. Ciaccia:** Cela devrait être mis dans les dispositions transitoires parce que...

**M. Tardif:** Les dispositions transitoires.

**M. Ciaccia:**... de la façon que c'est rédigé, c'est plus large que cela.

**M. Tardif:** M. le Président, je vous demande donc de le suspendre à nouveau pour voir avec nos gens pourquoi ce n'est pas dans les dispositions transitoires...

**M. Ciaccia:** On a suspendu assez souvent. C'est comme le yo-yo: il monte et descend.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que les membres sont d'accord pour le suspendre?

**Une voix:** Oui, oui.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 29.

**M. Saintonge:** Là-dessus, M. le ministre,

**M. Tardif:** S'ils sont encore dans l'ancien régime...

**M. Lussier:** Je pense qu'on a dû se tromper. On va le voir, mais je pense qu'on a calqué sur l'ancienne loi.

**M. Tardif:** Excusez. Article 29, donc, à nouveau suspendu.

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le député, juste un instant. M. le député de...

**M. Saintonge:** Parce que, si je comprends l'interprétation, je ne sais pas, cela peut être examiné. Cela veut dire que, selon le deuxième alinéa, si on se prévaut d'un régime de retraite comme conseiller municipal, on ne pourrait pas se prévaloir des modalités que la ville pourrait fixer relativement à un membre du CA. Cela m'apparaît curieux un peu.

**M. Tardif:** Oui. Il y a quelque chose, même pour la transition, il est possible de l'assumer sans avoir cet article.

**Le Président (M. Beauséjour):** Alors, l'article 29 est suspendu.

**M. Tardif:** L'article 33.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 33.

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Ciaccia:** On prévoit encore une fois une période de questions. On prévoit une procédure différente de celle qui régit les assemblées du conseil d'administration. Est-ce qu'il y a une raison ou si c'est juste pour semer la confusion?

**M. Tardif:** Non, M. le Président, c'est qu'on a pensé que, dans le cas des comités qui, par définition, sont des organismes consultatifs, lorsqu'on tient des audiences publiques, ce n'est pas nécessairement une heure qui peut s'appliquer, ces audiences pouvant s'étaler dans le temps, une soirée, deux jours, trois jours.

**M. Ciaccia:** Mais la façon dont vous rédigez l'article...

**M. Tardif:** Oui.

**M. Ciaccia:**... le conseil d'administration peut prescrire la durée de la période de questions.

**M. Tardif:** Oui.



**M. Ciaccia:** Cela peut être moins qu'une heure.

**M. Lussier:** Adapté au besoin.

**M. Tardif:** C'est cela. Un comité qui tient des audiences, mettons cela de même, il s'adapte à la situation.

**M. Saintonge:** Il ne pourra pas. C'est le conseil d'administration qui va fixer les règles de régie interne. Ce n'est pas lui.

**M. Tardif:** Oui, mais si le conseil d'administration dit que le comité siégera tous les mardis de telle heure à telle heure, il établit une espèce de cadre. Même si, dans nos propres travaux, nos commissions sont maîtres de leurs travaux, comme on dit, il reste qu'on a un cadre défini par l'Assemblée nationale. Non, cela ne m'apparaît pas problématique.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 33 est adopté?

**M. Saintonge:** Non! J'aurais une autre question.

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

**M. Saintonge:** Le député de Mont-Royal avant.

**M. Ciaccia:** Non, non, c'est juste le troisième alinéa: conseil d'administration.

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

**M. Ciaccia:** Est-ce que le troisième alinéa veut dire qu'il va y avoir des rémunérations additionnelles?

**M. Tardif:** Où cela?

**M. Ciaccia:** Non. "Le conseil d'administration fixe également, par règlement, l'allocation de présence et de dépenses des membres d'un comité qui ne sont pas membres..." Il se réfère à ceux qui ne sont pas membres du conseil.

**M. Saintonge:** Là-dessus, M. le Président, j'aurais une question. Je parlais tantôt d'une espèce d'allocation de présence aux membres du comité qui ne sont pas membres du conseil. Cela suppose qu'on est dans le cadre d'une séance du comité consultatif. Ce qui veut dire que - comme tantôt je le mentionnais - le comité consultatif, aux fins de rendre son travail plus efficace, se réunit en comité de travail. Cela ne couvrirait pas l'allocation de présence.

**M. Tardif:** Je n'ai pas dit l'allocation de présence aux séances publiques.

**M. Saintonge:** L'allocation de présence à quoi?

**M. Tardif:** Aux travaux du comité.

**M. Saintonge:** C'est plutôt à la séance. Cela veut dire qu'au niveau du règlement de la régie interne du comité on pourrait prévoir finalement des assemblées, des séances de travail avec une allocation de dépenses.

**M. Tardif:** Le conseil fixera cela comme il fixe les travaux pour les présidents et vice-présidents de commissions parlementaires, des choses comme cela.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 33 est-il adapté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

#### Directeur général et autres officiers

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 34 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 34 est adopté. L'article 35?

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Saintonge:** Le mandat du directeur général, on parle de cinq ans.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** On avait déjà eu des mandats de dix ans, vous avez dit que c'était trop long. Cinq ans, cela vous a apparu un compromis.

**M. Tardif:** Cela devient la règle générale maintenant.

**M. Saintonge:** J'imagine que les gens de Laval sont d'accord avec un mandat de cette longueur.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** D'accord.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 35 est adopté. L'article 36.

**M. Fallu:** À l'article 36, est-ce que le directeur général devra également habiter la ville de Laval?

**M. Tardif:** Non.

**M. Fallu:** Il ne sera donc pas soumis aux règles internes de la ville de Laval qui sont prévues pour l'ensemble de ses cadres.

**M. Tardif:** À moins que le conseil de la ville de Laval ne veuille en faire une exigence dans le profil, mais ce n'est pas dans la loi.

**M. Ciaccia:** Je n'ai pas compris la question du député, mais pourquoi autoriser le conseil d'administration à donner le droit au directeur général d'avoir d'autres emplois, d'autres occupations? Vous ne trouvez pas que c'est un peu... Ou c'est un emploi à temps plein ou ce ne l'est pas. Si c'est un emploi à temps plein, pourquoi dire avoir une autorisation expresse? Est-ce pour faire du "moonlighting"? Il va falloir avoir une autorisation de la ville.

**M. Saintonge:** M. le Président, dans un cas comme cela, à moins d'autorisation expresse, quand on dit... C'est oui et non.

**M. Tardif:** On peut penser, par exemple, de siéger au conseil d'administration de la Cité de la Santé de Laval...

**M. Saintonge:** Oui, ou bien le comité d'arbitrage.

**M. Tardif:**... de siéger à un conseil d'administration d'un organisme qui, entre autres, serait, par exemple, relié au transport, à une liaison directe Laval-Mirabel.

**M. Saintonge:** Ou un comité d'arbitrage aussi, on voit cela. Cela peut-être un ingénieur qui...

**M. Tardif:** C'est cela. Donc, c'est bien plus cela à cela qu'on pense. C'est un job à temps plein.

**M. Ciaccia:** Est-ce que ce sont des occupations rémunérées, ce que vous venez de mentionner?

**M. Tardif:** Il peut y avoir des jetons de présence.

**M. Ciaccia:** Des jetons de présence.

**M. Tardif:** Quoique, s'il siège à un conseil de la Cité de la Santé, il n'y en ait pas. C'est bénévole.

**M. Saintonge:** S'il veut avoir un supplément de revenu. La fin de semaine, il peut avoir quelques patentes un samedi ou un dimanche, c'est défendu.

**M. Ciaccia:** Il peut chauffer un autobus.

**M. Saintonge:** Il peut faire du taxi.

**M. Tardif:** Non, un instant. On dit: Il ne peut avoir aucun autre emploi ou occupation rémunéré.

**M. Saintonge:** S'il veut faire du taxi le samedi pour compléter ses revenus parce qu'il ne gagne pas assez cher comme directeur général, il ne pourrait pas faire cela, même s'il faisait cela pendant sept ou huit heures, un samedi.

**M. Tardif:** Il pourrait toujours conduire un autobus.

**M. Saintonge:** C'est cela. Adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 36 est adopté. L'article 37?

**M. Tardif:** On l'avait adopté, on était revenu à l'article 36. Adopté.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 37 est adopté. L'article 38? Il y a un papillon.

**M. Tardif:** Il y a un papillon, M. le Président, où on me propose de modifier l'article 38 du projet de loi par le remplacement, dans la deuxième ligne du paragraphe 3, du mot "service" au singulier par le mot "services" au pluriel.

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

**Une voix:** Adopté.

**M. Tardif:** Ajouter un "s" au mot "service".

**M. Saintonge:** Est-ce qu'on a l'amendement?

**M. Tardif:** Ajouter un "s" au mot "service".

**M. Saintonge:** Ah bon! D'accord. Je pensais au coléoptère. en même temps, le papillon, je ne savais plus où je m'en allais.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 38 tel qu'amendé est adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce qu'il est adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.

Je dois vous faire remarquer qu'il est 18 heures. Les travaux sont suspendus jusqu'à 20 heures,

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 15)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Est-ce que vous voulez reprendre l'article...

**M. Tardif:** L'article 40 qui stipule que tout membre de la Commission des transports doit subir le test de la...

**Une voix:** De la balloue.

**M. Saintonge:** Je suis prêt. N'importe quand.

**M. Ciaccia:** M. le député de Mille-îles n'est pas ici?

**M. Saintonge:** Vous êtes huit, cela n'a pas de bon sens.

**Le Président (M. Beauséjour):** Je m'excuse, est-ce que vous voulez revenir à l'article 29? M. le député, s'il vous plaît! Je pense que je vais exiger qu'on s'adresse au président,

**M. Tardif:** Je pense que l'on pourrait y revenir, M. le Président. Cela va être très court, étant donné que l'article 29 est abrogé. Il n'y a plus d'article 29 dans le projet de loi.

**Le Président (M. Beauséjour):** Alors, de consentement, on revient à l'article 29?

**M. Tardif:** Nous introduirons, à l'article 40...

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

**M. Tardif:** À l'article 147, à la fin, nous introduirons un paragraphe pour parler, dans les dispositions transitoires, des mesures qui doivent toucher les commissaires actuels. On n'a pas besoin de répéter que les gens qui font partie d'un organisme supramunicipal ont droit aux dispositions générales de la loi sur les régimes de retraite des élus.

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le ministre, voulez-vous lire l'amendement?

**M. Tardif:** Oui, M. le Président.

**M. Saintonge:** Il y a un papillon disant que l'article 29 est abrogé. Adopté.

**M. Tardif:** À l'article 29, il est proposé de supprimer l'article 29 de ce projet de loi.

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

**M. Saintonge:** Après mûres réflexions, il est adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 29 est donc retiré.

**M. Tardif:** C'est cela, M. le Président, nous étions rendus à l'article 39. Ce n'est pas l'article 29 que vous...

**M. Saintonge:** Est-ce que cela veut dire, M. le ministre, que, si le directeur général assiste aux assemblées, il a le droit de parole, peut être interrogé par le public ou si c'est seulement les élus municipaux qui peuvent être interrogés?

**M. Tardif:** M. le Président, j'imagine que c'est un peu comme ici. Oui, c'est une très bonne question. J'imagine que c'est un peu comme ici, que les membres de la commission, parfois, peuvent apprécier que les...

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 39.

**M. Tardif:**... fonctionnaires répondent aux questions. L'imputabilité cela doit exister aussi au niveau local.

**Le Président (M. Beauséjour):** Toujours sur l'article 39, M. le député de Mont-Royal.

**M. Ciaccia:** Quand un des conseillers ne voudra pas prendre le blâme, il donnera la parole au directeur général.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 39 est-il adopté?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 39 est adopté. Article 40?

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.

**M. Saintonge:** Juste une seconde, M. le Président, On dit: "En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir..." On se

réfère à quoi en cas d'absence à ce moment-là?

**M. Tardif:** C'est une disposition standard que l'on retrouve dans toutes nos lois à cet égard.

**M. Saintonge:** Il n'y a pas de...

**M. Tardif:** Ce n'est pas qualifié.

**M. Saintonge:**...temps?

**M. Tardif:** Non, non.

**M. Saintonge:** Est-ce qu'on peut prendre l'absence au sens général du Code civil? Un absent: quelqu'un qui est disparu de la circulation. Au bout de sept ans, on le déclare mort?

**M. Tardif:** Sauf qu'il y a une disposition qui dit que, s'il est absent plus de 90 jours, il n'est plus membre du conseil. Est-ce qu'on peut fermer le micro à certains points?

**M. Saintonge:** Non, mais sérieusement quand même, si on se réfère au droit municipal, il y a une certaine jurisprudence qui s'applique, mais je ne me souviens pas si en cas d'absence on ne prévoit pas, dans le cas de la Loi sur les cités et villes ou dans le Code municipal, une certaine période, ou d'incapacité. On se réfère à quoi, l'incapacité pendant un certain temps? Si on dit: On désigne une personne pour exercer les fonctions de directeur général, à ce moment-là, n'est-ce pas un remplaçant? C'est un remplaçant pour un certain temps. C'est le conseil qui nomme un directeur général et fixe ses conditions de travail; donc, pendant un certain délai, s'il est malade ou je ne sais quoi, on nomme quelqu'un pour le remplacer, son mandat est de cinq ans. Qu'arrive-t-il de son mandat? Est-ce qu'on considère que son mandat est expiré ou quoi?

**M. Tardif:** M. le Président, si le D. G. est en vacances pour trois semaines et que le directeur adjoint assume les fonctions du D. G. parce qu'il a été ainsi désigné d'office...

**M. Saintonge:** Ce n'est pas ce à quoi on se réfère, je ne le pense pas. On ne parle pas de vacance dans le sens de vacances de trois...

**M. Tardif:** Mais oui: "En cas d'absence, d'incapacité ou de refus d'agir du directeur général, ou de vacance de son poste, le conseil d'administration désigne une personne pour exercer les fonctions du directeur général." Ou bien le poste est vacant, ou bien la personne est incapable d'exercer ses

fonctions... Là, ils me font marcher.

**M. Saintonge:** Non, non, je suis très sérieux.

**M. Tardif:** S'il vous plaît!

**M. Saintonge:** En moins de sept ans. Mais je veux savoir si on le remplace, dans le fond, c'est que l'article 40 suppose que vous allez remplacer le directeur général. Il a un mandat de cinq ans qui peut être renouvelé, ce qui veut dire qu'au bout de deux ans, s'il arrive une incapacité, s'il est malade, s'il est à l'hôpital pendant un certain temps, est-ce que l'on considère qu'au bout de deux ou trois semaines on peut le remplacer et mettre fin à son mandat?

**M. Tardif:** M. le Président, il m'apparaît évident que la réponse est non. Si une personne doit s'absenter de son poste et est incapable de le remplir pendant deux semaines parce qu'elle est malade, atteinte, ou je ne sais pas quoi, ça ne se passe pas comme cela. Il m'apparaît évident que c'est une clause standard qu'on retrouve dans toutes nos lois.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 40 est adopté?

**M. Saintonge:** Après les explications clarifiantes, adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 41.

**M. Tardif:** L'article 41 va satisfaire le député. Il dit qu'ils ne sont pas obligés d'attendre sept ans.

**M. Ciaccia:** Il n'y a pas de définition pour "diligence"? M. le Président, qu'est-ce que le député de Groulx fait, assis à cette table-là, en avant? Moi, je suis assis ici, le ministre est assis là. Pourquoi n'est-il pas assis de l'autre côté, lui?

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le député de Mont-Royal, le député de Groulx est président de la commission.

**M. Ciaccia:** C'est vous, le président.

**Le Président (M. Beauséjour):** Non, je suis président de séance de la commission.

**M. Ciaccia:** Oui, mais on ne peut pas diviser la présidence en deux.

**Le Président (M. Beauséjour):** Le député de Groulx a le droit d'être assis à ma droite.

**M. Saintonge:** Ah bon! Il est votre aide,

votre conseil. On accepte votre décision.

**Le Président (M. Beauséjour):** Mais, ordinairement, mon conseil est plutôt à la gauche.

**M. Tardif:** Article 42, s'il vous plaît!

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 41 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 42.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 42 est adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 43. Est-ce que l'article 43 est adopté?

**M. Saintonge:** J'imagine que les six mois correspondent à la permanence, ni plus ni moins?

**M. Tardif:** Cela doit être une période, j'imagine...

**M. Saintonge:** De probation. Dans un tel cas, M. le Président, je pense qu'on fixe pratiquement la permanence assurée au bout de six mois, sauf pour le directeur général qui a un mandat fixe de cinq ans. Au secrétaire ou à un cadre de la commission, on se trouve à donner une permanence au bout de six mois, à ce moment-là?

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

**M. Tardif:** On parle de destituer... Cela comprend également le D. G. qui, même en étant nommé pour cinq ans, peut être destitué par le conseil, mais au vote des deux tiers.

**M. Saintonge:** Je pense qu'antérieurement, au Code municipal, c'était deux ans. On a ramené, si ma mémoire est bonne, à un an, la permanence comme dans la Loi sur les cités et villes. Je ne suis pas certain, je ne voudrais pas induire les gens en erreur, mais il me semble que c'est un an. Ici, on parle d'une période de six mois; alors, on se trouve à accorder, ni plus ni moins, la permanence de la fonction, parce qu'il en appelle à la Commission municipale et Dieu sait que, dans le cas des officiers

municipaux qui ont des possibilités d'appel à la Commission municipale, pour avoir vécu l'expérience, c'est assez difficile à obtenir, une certaine sanction ou, comme dans ce cas-là, une destitution ou une suspension. La Commission municipale est très stricte, très sévère, et il y a des normes au niveau de la jurisprudence qui font en sorte que c'est difficile de suspendre ou de destituer un officier municipal.

**M. Tardif:** La question, c'était pourquoi six mois et non pas un an.

**M. Saintonge:** Parce que la permanence, normalement, au niveau de la Loi sur les cités et villes, est d'un an.

**M. Tardif:** Cela a été abrégé un peu.

**M. Saintonge:** Le Code municipal, c'était de deux ans et on a abrégé à un an, l'an dernier par le bill omnibus et, si je me souviens bien, c'est demeuré un an. Le député de Groulx me faisait signe que oui. Son souvenir semble dans le même sens que le mien.

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

**M. Saintonge:** Il manifestait son accord de la tête. En tout cas, je pense que c'est un an au niveau de la Loi sur les cités et villes, dans ces cas-là.

**M. Tardif:** Dans la Loi sur la CTCRO, c'est six mois.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 43 est adopté?

**M. Saintonge:** Je pose la question: Je ne sais pas pourquoi c'est six mois. Je me demande pourquoi c'est six mois, effectivement.

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

**Une voix:** Cela a été adopté par les Affaires municipales, la CTCRO...

**M. Saintonge:** Actuellement, je me rends compte que les officiers de la Société de transport de Laval comme de la CTCRO, de toute façon, deviennent, à toutes fins utiles, des officiers municipaux puisqu'on dépend du conseil municipal entièrement. C'est le conseil municipal qui a la gérance, une espèce de pouvoir de gérance et de droit de regard sur les affaires de la société de transport. Si on donne une permanence au bout de six mois, alors que normalement, dans la Loi sur les cités et villes c'est un an, c'est tout comme. Ce que je veux dire...

**M. Tardif:** C'est que...

**M. Saintonge:**... on ne donne pas une permanence. En parlant de six mois, si vous avez un droit d'appel à la Commission municipale concernant votre suspension, votre congédiement, comme l'article suivant va le donner, à ce moment, à toutes fins utiles, c'est une permanence.

**M. Tardif:** Ce n'est pas comme cela que je le lis.

**M. Saintonge:** Ce n'est même pas l'article suivant. C'est le même article.

**M. Tardif:** Je lis l'article 43 qui dit que si cela fait plus de six mois qu'il est en poste, cela prend les deux tiers du conseil pour le destituer, mais qu'avant six mois, ce n'est pas nécessaire d'avoir la majorité des deux tiers du conseil. Le conseil qui l'a engagé peut le destituer, j'imagine, à la majorité simple.

**M. Saintonge:** Peut-être, mais je pense que le point le plus important, ce n'est pas la majorité simple. J'imagine qu'au niveau de cinq membres...

**M. Tardif:** D'un droit d'appel.

**M. Saintonge:**... c'est le droit d'appel qui s'ensuit.

**M. Tardif:** Le droit d'appel est prévu à l'autre alinéa: "La personne ainsi destituée ou suspendue sans traitement..."

**M. Saintonge:** Quand on dit "La personne ainsi destituée", on fait référence à une personne destituée qui a plus de six mois de service. À ce moment, je considère que c'est une permanence qu'on accorde après six mois à la personne en question.

**M. Tardif:** Est-ce que le député préfère qu'on vérifie auprès du ministère des Affaires municipales et qu'on s'assure que...

**M. Saintonge:** J'apprécierais parce que, comme je vous le dis...

**M. Tardif:** Regardez donc les dispositions de la Loi sur les cités et villes à cet égard.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce qu'il y a quelqu'un qui propose de suspendre l'article 43? M. le ministre.

**M. Tardif:** On peut suspendre et aller à l'article 44. D'accord?

**Le Président (M. Beauséjour):** Nous suspendons l'article 43.

## Immunités

**M. Tardif:** Article 44, clause standard.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 44 est-il adopté? L'article 45.

**M. Tardif:** Également clause standard.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 45 est adopté?

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 46.

**M. Tardif:** Cela va avec les autres.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 46 est adopté.

## Fonctions et pouvoirs

**M. Tardif:** Fonctions et pouvoirs.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 47?

**M. Tardif:** Adopté. Adopté, article 47?

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 47 est adopté? Adopté. Article 48.

**M. Tardif:** Article 48.

**M. Saintonge:** Article 48, je reviendrai à une question qu'on a discutée ce matin et qu'on a laissée en suspens.

**M. Tardif:** Je dois donner raison au député de Laprairie.

**M. Saintonge:** Je vous remercie beaucoup.

**M. Tardif:** Les savants juristes, après consultation, en viennent à la conclusion que la portée n'était pas aussi large que celle que je mentionnais et qu'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire n'implique pas une desserte.

**M. Saintonge:** M. le ministre, ce matin un cas a été soulevé. On mentionnait qu'à Blainville, si on décidait de ne pas faire partie d'un conseil intermunicipal de transport...

**M. Tardif:** La seule façon, finalement, pour la CTL de continuer à desservir ce territoire suppose une entente, un contrat de services avec les autres commissions

intermunicipales ou municipalités parce que ça peut être une municipalité aussi. D'accord,

**M. Saintonge:** À ce moment, cela prendrait absolument une entente qui ferait en sorte que la municipalité accepterait de participer au déficit, s'il y a lieu, dans le cadre du service rendu.

**M. Tardif:** Pour sa part... C'est cela.

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que l'article 48 est adopté?

**M. Saintonge:** Vous êtes pressé, M. le Président.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 48, cela va?

**M. Saintonge:** Vous avez dit ce matin, qu'il n'y aurait pas de possibilité que la CTL, la STL, disons...

**M. Tardif:** C'est cela. Après avoir vérifié l'interprétation qu'en donnait le député de Laprairie, je me suis demandé s'il n'était pas souhaitable d'élargir l'article pour permettre de faire ce que j'avais énoncé. Vraisemblablement, il ne l'est pas parce qu'à partir du moment où l'article est élargi pour dire que la CTL peut continuer "business as usual" après le 1er janvier 1986 - il n'y en aura pas de commerciaux. - l'entente comme telle, parce que, encore une fois, aucune ville, tout en recevant le service, n'est intéressée à se cotiser. Donc, elle doit prendre une décision à ce moment. Dans le cadre d'une entente, il faut garder l'espèce de moment de vérité pour elle.

(20 h 30)

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

**M. Saintonge:** Cela devient quand même important... Au niveau des municipalités, on me dit qu'elles ont toutes été informées qu'à partir de janvier 1986, il n'y a plus de service de transport sur leur territoire. La situation est un peu différente de ce qu'on disait ce matin à ce niveau.

**M. Tardif:** À moins qu'elles n'aient conclu une entente.

**Le Président (M. Beauséjour):** Voulez-vous donner les informations pour le Journal des débats?

**M. Tardif:** M. le sous-ministre Lussier.

**M. Lussier:** Dans le cas de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport, lorsqu'au 1er janvier 1986, dans le cas des municipalités hors territoire desservies par la

CTL, s'appliquera la même procédure qui s'applique actuellement pour les municipalités desservies par la CTCUM et la CTRSM en dehors du territoire, c'est-à-dire que, lorsque la CTL perdra son droit d'exclusivité - c'est cela actuellement - les municipalités se formeront fort probablement, d'après ce que nous savons, en CIT et octroieront un contrat de desserte soit à la CTL ou à un transporteur privé. Advenant que les municipalités, comme c'est arrivé dans certains cas d'anciennes municipalités desservies par la CTCUM ou la CTRSM, décident de ne pas se former en CIT, les territoires deviennent ce qu'on appelle libres, à toutes fins utiles, et les transporteurs privés demandent à la Commission des transports du Québec les permis en question pour desservir ces municipalités. On a vu, si on se base sur le vécu de ces années-ci, avec les anciennes municipalités desservies par la CTRSM et la CTCUM, des municipalités ne pas vouloir se former en CIT, particulièrement des municipalités éloignées de la région de Montréal - dans le cas de la CTL, cela pourrait être des municipalités comme Rawdon, Saint-Donat et des bouts de lignes...

**M. Tardif:** Mais des transporteurs privés décidant de...

**M. Lussier:**... et des transporteurs privés faisant application pour obtenir le permis.

**M. Saintonge:** Cela fait une situation assez particulière. J'imagine que, si un transporteur privé fait application pour obtenir un permis, c'est dans un cas où c'est rentable, sinon il ne ferait pas sa demande.

**M. Lussier:** Oui. Mais attention! C'est rentable parce que toutes sortes d'autres choses viennent avec un permis: il y a un droit de faire de la charte-partie, un droit pour faire du transport saisonnier, des machins comme cela, ce qui devient souvent très intéressant pour un privé; ou cela complète d'autres lignes qu'il dessert dans un coin.

**M. Tardif:** Il faut penser aussi que les transporteurs scolaires ont maintenant la possibilité de conclure de telles ententes et de faire également ce type de transport, de sorte que, pour certains bouts de lignes, cela peut être l'une des solutions.

**M. Saintonge:** Le transporteur scolaire pourrait faire le service aussi loin que Rawdon.

**M. Tardif:** On peut conclure une entente entre la commission scolaire et une municipalité à ces fins.

**M. Saintonge:** On se trouverait dans une drôle de situation où, par exemple, dans le cas où un transporteur privé voudrait faire un tel service, en temps normal, la CTL détenant le permis et l'ayant probablement acquis antérieurement lors de l'expropriation d'une compagnie, lors de la création de la CTL, actuellement, de par la loi, on lui défend d'exploiter un tel service. Elle a payé pour pouvoir obtenir le permis et donner un tel service, et un autre transporteur pourrait simplement faire application pour un permis sans frais supplémentaires, sans achat de permis, comme la CTL est obligée de le faire pour donner un tel service, qui serait probablement payant quand même.

**M. Lussier:** Sauf que, si la CTL perd de l'argent avec le service qu'elle donne actuellement, ce qui est fort probable avec le service dans les régions dont on parle, dans le fond, on lui rend service en lui enlevant l'obligation d'aller desservir ces municipalités.

**M. Saintonge:** En principe, mon inquiétude est que, dans des municipalités qui peuvent bénéficier actuellement d'un service de transport à cause de permis antérieurs donnés à des compagnies privées reprises par la CTL, où un certain service est assuré, la municipalité décide pour des questions de coûts, après consultation parfois de la population... On a déjà vu des municipalités où le conseil aurait pu être prêt à donner un service de transport, mais, à la suite d'un référendum dans la population, on se rend compte que 75% des gens disent: Non, il n'en est pas question. Même si on voulait en donner pour 20% ou 25% de la population, dans un tel cas, il est évident que la municipalité ne donnera pas le service de transport requis par une certaine partie de sa population. Cette population qui, antérieurement, jusqu'au 1er janvier 1986, aura été desservie par la CTL se trouvera dans une situation où elle n'aura plus accès à un service de transport en commun.

**M. Lussier:** Sauf pour le transport qu'un privé demandera...

**M. Saintonge:** Sauf pour cela, mais si un privé ne le demande pas, si ce n'est pas payant... Ma question...

**M. Lussier:** À ma connaissance, tous les permis qui ont été rendus disponibles par le retrait des commissions de transport ont été demandés par les privés.

**M. Saintonge:** Ces permis ont été achetés à un certain coût parce que, normalement, il y a un coût qui est rattaché à la possibilité d'opérer un permis. Dans ce cas, la CTL perdant le droit, le permis

devient caduc; c'est un nouveau permis qui est émis sans coût supplémentaire. Cela peut être attrayant dans ce sens pour un organisme privé de l'acquiescer, parce qu'il n'a pas à déboursier le coût du permis, sauf le coût qu'il doit payer à la CTQ.

Ma crainte, qui est toujours la même...

**M. Lussier:** C'est avantageux pour les deux parties. Nous sommes convaincus que la CTL aussi perd de l'argent avec ce type de desserte éloignée.

**M. Saintonge:** Sauf des cas d'exception que le ministre mentionnait ce matin, justement la ligne Rawdon-Saint-Michel-des-Saints qui était payante.

**M. Tardif:** Elle fait moins de déficit que les autres, c'est cela que vous voulez me dire.

**M. Saintonge:** Si vous voulez dire qu'il n'y en a pas de payante pour la CTL, c'est pour cela que c'est une bonne chose.

**M. Tardif:** Ce n'est pas juste le bout de ligne, c'est la totalité du tronçon. Entendez-vous. La partie Saint-Michel-des-Saints vers Saint-Donat, ce tronçon...

**Une voix:** Ce n'est pas payant.

**M. Tardif:** Même cela non plus? Ah! Ils font moins de déficit que les autres. Chose certaine, cela ne semble pas inquiéter les gens de la ville de Laval. Cela ne semble pas inquiéter les gens de la CTL. Cela ne semble pas inquiéter les gens des villes de la couronne nord.

**M. Ciaccia:**... ministériel.

**M. Tardif:** Un instant! D'accord.

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

**M. Saintonge:** Une des craintes que je manifestais pour la population actuellement desservie dans des municipalités c'est qu'on pourrait se retrouver au 1er janvier 1986, si un privé ne prend pas le permis en question, sans service de transport en commun pour cette municipalité.

**M. Lussier:** Théoriquement, cela pourrait arriver, mais notre expérience est plutôt contraire, c'est-à-dire qu'il y a toujours un privé qui veut avoir le permis. Il faut bien comprendre aussi que, les soi-disant bouts de lignes, Saint-Donat, un machin comme cela, c'est du service de fin de semaine en été seulement. Qu'est-ce que la Commission de transport de Laval ou la Société de transport de Laval fait là? Il faut



se le demander. Dans le fond, ce sont des résidus de permis qu'elle a achetés avec des entreprises à l'époque...

**M. Saintonge:** Elle n'avait pas le choix de les prendre parce que les compagnies exerçaient ces permis et que la CTQ ne permettait pas qu'elle se désiste de ces services.

**M. Tardif:**... et dont elle aimerait bien pouvoir se débarrasser pour certains d'entre eux.

**Le Président (M. Beauséjour):** M. le ministre et M. le député, pas deux personnes en même temps; c'est très difficile pour le Journal de débats d'être capable d'écrire ce que vous dites.

**M. Saintonge:** Ce qui veut dire que, dans le fond, à cette époque, la CTL avait acquis l'obligation de desservir; elle n'avait pas le choix de se retirer parce que les gens pouvaient s'y opposer à la CTQ et on ne pouvait pas faire en sorte que le service soit arrêté.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. J'appelle l'article 49.

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Saintonge:** Une question, M. le Président. Pour les fins du Journal des débats, je lis l'article: "La Société peut conclure, avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire, avec une municipalité régionale de comté ou avec un conseil intermunicipal de transport visé dans la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, un contrat pour lui fournir un service de transport en commun". On dit: "peut conclure avec une MRC." En vertu de quoi? Quel pouvoir la MRC a-t-elle de conclure un contrat de transport en commun?

**M. Lussier:** Ce sont en fait des MRC qui se transforment en CIT...

**M. Saintonge:** Vous voyez que j'aurais pu passer le test de la balloune facilement.

**M. Tardif:** Dans les faits - évidemment, si on exclut Laval qui est déjà une MRC, qui est une ville et une MRC en même temps - dans le cas des autres, on pourrait penser que c'est l'ensemble des villes membres de la MRC qui constitue une commission intermunicipale de transport. Qu'il puisse y avoir correspondance entre les deux. C'est dans ce cas-là...

**M. Saintonge:** Dans un tel cas, M. le Président, je pense que le contrat en question serait conclu avec la CIT et non pas avec la MRC, parce que la MRC, à mon sens, n'a pas de pouvoir d'intervention en matière de transport.

**M. Tardif:** En réalité, à l'heure actuelle, malgré les souhaits exprimés par le président le l'UMRCQ, les MRC n'ont de pouvoirs qu'à l'égard de l'évaluation foncière, qu'à l'égard de certains codes...

**M. Saintonge:** Les déchets, la perception...

**M. Tardif:** Déchets, etc..

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

**M. Fallu:** Nous devons souligner par ailleurs que l'Assemblée nationale a adopté le principe d'une loi et même le détail, la semaine dernière, dans la loi omnibus du ministère de la Justice qui créerait, si tel est le vœu de l'Assemblée nationale en troisième lecture, une MRC qui serait précisément desservie par la CTL éventuellement; c'est la MRC de Mirabel.

**M. Saintonge:** Je suis d'accord, mais cela n'a pas d'importance. Le principe que je veux noter, c'est que les pouvoirs des MRC sont spécifiques. Tout à l'heure, le ministre les a mentionnés, il y en a quatre: l'évaluation foncière, l'aménagement, la perception de taxes et la gestion des déchets. Ce sont les quatre pouvoirs prévus au sens de la loi.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Pourquoi, étendrait-on la possibilité pour une MRC de conclure un contrat pour le transport en commun?

**M. Tardif:** Oui, mais attention! Le député de Laprairie sera d'accord avec moi pour dire que l'article 49 habilite la STL à conclure une entente avec ces autres municipalités, dont une MRC. Comme la loi des MRC n'habilite pas ces MRC à signer des contrats à ces fins, cette partie pourrait être rayée, mais pourrait aussi bien être laissée là et ne deviendrait opérante qu'à partir du moment où la MRC se verrait confier le pouvoir par le législateur de le faire.

**M. Saintonge:** Dans ce cas, M. le Président, je souhaiterais beaucoup plus que la disposition en question soit enlevée puisque le législateur ne parle pas pour rien dire. Puisqu'il n'y a pas de capacité pour une MRC de conclure un contrat, on ne devrait

pas...

**M. Tardif:** Cela ne me gêne aucunement, M. le Président. Donc enlever "avec une MRC".

**Le Président (M. Beauséjour):** Si vous avez...

**M. Saintonge:** M. le Président, je vous référerais justement à la loi 46, à l'article 65 qui modifie la Loi constituant la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal, où l'on mentionne que "la commission peut contracter avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire ou avec un conseil intermunicipal de transport pour lui fournir des services de transport en commun de personnes." C'est un peu dans le même style que l'article 49. On ne fait pas référence à la MRC.

**M. Tardif:** Non, tout à fait d'accord.

**Une voix:** Il va la rayer.

**M. Saintonge:** C'est rayé.

**M. Tardif:** C'est réglé.

**M. Saintonge:** On apporte donc un papillon.

**Le Président (M. Beauséjour):** Je voudrais avoir le texte de l'amendement.

**M. Tardif:** M. le Président, je n'ai pas de texte, mais il s'agit de rayer des mots, non pas d'en ajouter. Vous voulez un texte écrit?

**Le Président (M. Beauséjour):** Cela me prend le texte.

**M. Tardif:** On va vous en faire un, M. le Président, en l'espace de...

**Le Président (M. Beauséjour):** Est-ce que vous voulez suspendre et on reviendra?

**M. Saintonge:** Le temps qu'on prépare cela. Si vous êtes formel au point que le Journal des débats peut comprendre l'amendement verbal apporté par le ministre.

**Le Président (M. Beauséjour):** Cela prend un papier écrit.

**M. Saintonge:** Cela prend un papier écrit. Ah bon! Nous suspendons, le temps que le papier se fasse.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 49 est suspendu. Article 50. Est-ce qu'il y a des commentaires?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 51.

**M. Tardif:** Adopté. Ce sont les handicapés, même chose que...

**M. Saintonge:** C'est de concordance avec d'autres...

**M. Tardif:** Ce sont littéralement les dispositions de la loi actuelle qui sont transposées dans la nouvelle loi.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 52.

**M. Tardif:** L'article 52 permet à la société d'utiliser des sous-traitants pour certains services, pour certains parcours. (20 h 45)

**M. Saintonge:** À ce moment, la seule question que je me pose au point de vue de la sécurité, quand on parle de conclure avec un titulaire ou un transporteur scolaire un contrat pour faire du service de transport en commun, on sait qu'il y a des exigences qui sont distinctes au niveau des véhicules. Y a-t-il des exigences qui sont maintenues entre un véhicule scolaire et un véhicule de transport en commun, distinctes au niveau du véhicule comme tel?

**M. Tardif:** De la signalisation?

**M. Saintonge:** La réglementation sur - comment pourrais-je bien dire...

**M. Tardif:** La sécurité?

**M. Saintonge:** Au point de vue de la sécurité, je pense qu'on ne peut pas prendre un autobus scolaire pour faire du transport en commun au niveau des normes de sécurité ou le contraire.

**M. Tardif:** Les autobus scolaires font l'objet d'une signalisation beaucoup plus rigoureuse désignant aux automobilistes d'arrêter avant ou après, selon qu'ils vont en sens inverse ou pas...

**M. Saintonge:** Il n'y a pas de problème de prendre le véhicule scolaire pour faire du transport en commun. Au niveau de la sécurité, il n'y a pas de problème.

**M. Tardif:** Non, c'est plutôt le contraire.

**M. Saintonge:** Je sais qu'il y avait des distinctions importantes sur cela qui sont maintenues.

**M. Lussier:** D'ailleurs, il est dit dans le deuxième alinéa de l'article 52 que, si c'est pour faire du transport scolaire, il faut que le transporteur...

**M. Tardif:** Celui-ci ne pourrait le faire qu'avec des autobus d'écoliers ou des véhicules d'écoliers de type minibus.

**M. Lussier:** Des véhicules d'écoliers qui sont dans une réglementation déjà spécifiée, réglementée et contrôlée en termes de sécurité.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 52 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 53.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 54.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 55.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 56?

**M. Tardif:** Oups! M. le Président, il y a un papillon.

**M. Saintonge:** Un coléoptère.

**Le Président (M. Beauséjour):** Sur l'article 56.

**M. Tardif:** Oui, c'est-à-dire c'est l'article 55. 1. Pourquoi est-ce marqué l'article 55. 1 ici? C'est une erreur. Excusez, madame. Donc, c'est l'article 56. 1 et cela vient après 56. L'article 56 restera tel quel?

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 56, d'abord.

**M. Tardif:** On va adopter l'article 56, d'abord.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 56 est-il adopté?

**M. Saintonge:** La commission de transport, à ce moment, la STL, aurait ni plus ni moins une espèce de droit de veto? Elle pourrait donner le service qu'un transporteur particulier pourrait demander.

**M. Tardif:** Sur son territoire.

**M. Saintonge:** Oui, sur son territoire, d'accord. Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté.

**M. Tardif:** Alors, après l'article 56, il y a l'article 56. 1, M. le Président.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 56. 1...

**M. Tardif:** Est-ce qu'il a été distribué, madame?

**Le Président (M. Beauséjour):** Insérer, après l'article 56 du projet de loi, l'article suivant: "56. 1: Avant d'exploiter un service de visites touristiques, la société doit soumettre ses tarifs, pour approbation, à la Commission des transports du Québec.

**M. Tardif:** Alors, l'article 56. 1 est adopté, M. le Président.

**M. Saintonge:** Est-ce que ce serait le seul cas dans la loi jusqu'à maintenant qui ferait en sorte que...

**M. Tardif:** Il semble que dans tous les cas de transport s'adressant au tourisme, la Commission des transports a ce rôle régulateur comme tel, que ce soit à Montréal, à Laval, à Québec ou ailleurs.

**M. Saintonge:** Est-ce que c'est le seul cas dans la loi où la STL serait soumise à la juridiction de la CTQ? Je n'ai pas vu d'autres points dans la loi.

**M. Tardif:** C'est dans la loi actuelle.

**M. Saintonge:** C'est le seul.

**M. Tardif:** C'est dans la loi actuelle.

**M. Saintonge:** C'est dans la loi actuelle. Dans la nouvelle loi, cela va être le seul cas?

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:** D'accord, mais si la STL veut abandonner son service, cela ne suppose-t-il pas qu'elle doit avoir la permission de la CTQ? Elle peut motu proprio laisser le service qu'elle pourrait exploiter à cette fin ou au point de vue de la visite touristique à l'intérieur de son territoire.

**M. Tardif:** L'article 56 dit: La société peut exploiter à l'intérieur... Si elle ne le fait pas et à partir du moment où le paragraphe suivant dit: "Aucun permis ne

peut être accordé à un transporteur pour l'exploitation de... etc., à moins que... " De sorte que, si la Société de transport de Laval n'exerce pas ce pouvoir, la Commission des transports pourra émettre le permis à quelqu'un d'autre, auquel cas elle utilise encore là son pouvoir de réglementation tarifaire.

**M. Saintonge:** Ce que je veux dire, c'est que, si la STL décidait de mettre fin à un tel service, elle pourrait commencer à exploiter et, à un moment donné, elle n'aura plus besoin de l'autorisation de la CTQ; tout simplement, elle pourra annuler le service, point, à la ligne. Antérieurement, certains services que la CTL pouvait donner, elle ne pouvait pas les abandonner, elle devait continuer à les opérer.

**M. Tardifs:** Oui, mais ici ce n'est pas "doit exploiter", c'est "peut", alors...

**M. Saintonge:** D'accord. Non, mais c'est une précision que je demandais pour m'assurer qu'il n'y a pas d'autres dispositions qui interviennent avec cela.

**M. Tardif:** Alors, l'article 56...

**Le Président (M. Beauséjour):** Le nouvel article 56.1 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. L'article 57?

**M. Tardif:** M. le Président, avant d'en venir à l'article 57, si vous me permettez de revenir à l'article 49 que nous avons laissé en suspens?

**Le Président (M. Beauséjour):** Je reviens à l'article 59?

**M. Tardif:** Est-ce que je peux vous le lire, M. le Président?

**Une voix:** L'article 49.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 49, plutôt.

**M. Tardif:** Il est proposé de supprimer à la deuxième ligne de l'article 49 du projet de loi ce qui suit: ", avec une municipalité régionale de comté, ".

**Le Président (M. Beauséjour):** Non, pas de virgule.

**M. Saintonge:** Pas de virgule.

**M. Tardif:** Pas de virgule.

**M. Saintonge:** On supprime la virgule et les mots "avec une municipalité régionale de comté". Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Alors, l'amendement se lit ainsi: supprimer dans la deuxième ligne de l'article 49 du projet de loi ce qui suit: ", avec une municipalité régionale de comté". L'amendement est-il adopté?

**M. Saintonge:** L'article tel qu'amendé est adopté.

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

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Nous sommes rendus à l'article 58.

**M. Tardif:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 57.

**M. Tardif:** M. le Président, on a laissé en suspens également l'article 43 sur, le délai de six mois.

**Le Président (M. Beauséjour):** Alors, nous revenons à l'article 43.

**M. Tardif:** On m'informe que ce sont mot à mot les dispositions de la Loi sur les cités et villes.

**M. Saintonge:** M. le Président, après une brève consultation avec quelqu'un dans cette salle, on m'a mentionné qu'à la Loi sur les cités et villes, c'est six mois. Mon erreur d'interprétation était venue du fait qu'au Code municipal, c'était deux ans. Au dernier bill omnibus, on a ramené cela à un an au lieu... On avait pensé à six mois, mais, à la suite de certaines pressions des municipalités et de l'union, on avait ramené cela à un an et non pas à six mois. De là la confusion avec la disposition de la Loi sur les cités et villes que je pensais être de six mois. Donc...

**M. Tardif:** Cela nous arrive à tous.

**M. Saintonge:**... six mois, c'est de concordance.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 43 est-il adopté?

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 57.

**M. Tardif:** L'article 57 a été adapté, M. le Président.

**Le Président (M. Beauséjour):** Non.

**M. Tardif:** Non, excusez-moi. Les visites touristiques peuvent sortir de Laval à un moment donné.

**M. Saintonge:** C'est dans le cas où cependant la société aurait acquis un permis antérieurement. Si ce n'est pas dans ce cas-là, elle ne pourrait pas exercer de telles visites hors de son territoire. Elle ne pourrait pas exploiter un tel service.

**M. Tardif:** C'est cela. Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 57 est-il adopté?

**M. Saintonge:** On conserve ni plus ni moins les droits acquis que la CTL avait depuis un certain temps. Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 58?

**M. Tardif:** Alors, c'est l'article habilitant la société à acquérir, posséder, exploiter, louer, aliéner, etc., etc., disposer de...

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

**M. Saintonge:** Ces modifications-là, j'imagine, tiennent compte des dispositions qui ont été amenées par la loi 2 où on a fait plusieurs modifications relativement aux aliénations d'immeubles et de meubles, également, avec des montants d'argent. J'imagine que c'est de concordance. Je vous avouerai qu'il y avait quelque 300 articles dans la loi 2. Je me souviens qu'on avait fait certains ajustements aux montants d'argent, entre autres, et au niveau des permissions, avec ou sans permission. J'imagine que c'est de concordance avec ça.

**M. Tardif:** Non, il n'y a pas de problème de concordance. Le seul endroit où on demande, où il y a une espèce de placet, de nihil obstat à demander, c'est à l'article 60. On dit: Si on a payé 75% des autobus de la province de Québec, on va s'entendre avec vous autres avant que vous les vendiez. D'accord?

**M. Saintonge:** J'essaie de suivre, M. le Président. On m'a fait une référence, mais...

**M. Tardif:** Article 60.

**M. Saintonge:** Oui, on se réfère à l'article 58. 6.

**M. Tardif:** D'accord. On dit qu'avec l'approbation - on est en train d'étudier l'article 58 - s'il y a des pouvoirs habilitants, la ville peut disposer des biens. On voit au paragraphe 6: avec l'approbation du conseil de la ville de Laval, aliéner à titre onéreux, conformément à l'article 59, tout bien meuble ou immeuble dont la valeur excède 25 000 \$.

En d'autres termes, ils peuvent aliéner ses biens. La seule réserve - le député demandait: Avez-vous fait sauter toutes les autorisations. On a dit oui - c'est que, malgré le paragraphe 6 de l'article 58, la société - c'est à l'article 60 - ne peut aliéner, sans l'autorisation du ministre des Transports, un bien d'une valeur de 25 000 \$ ou plus pour lequel elle a reçu spécifiquement une subvention.

Si mon ministère paie les autobus à 75%, vous comprendrez que je ne voudrais pas qu'une municipalité décide d'aliéner un an plus tard les autobus qu'on aurait payé aux trois quarts, d'accord?

**M. Saintonge:** Dans les autres cas, c'est simplement un avis au ministre.

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saint-Onge:** Ma question portait principalement sur les 5000 \$, entre 5000 \$ et 25 000 \$. J'imagine que c'est de concordance avec la nouvelle loi 2 qui a modifié un paquet de lois, dont les lois du ministère des Transports. Je me souviens quand il y a eu des modifications à la CTCRO, à la CTCUM, etc.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 58 est-il adopté?

**M. Tardif:** Adopté.

**M. Saintonge:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. Article 59?

**M. Tardif:** Article 59, c'est pour procéder à l'enchère. Alors, c'est une petite clause standard des lois municipales. C'est repris de la loi 2.

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

**M. Ciaccia:** Est-ce que vous remplacez l'autorisation de la Commission municipale par une publication?

**M. Tardif:** Par une quoi?

**M. Ciaccia:** Par une publication.

**M. Saintonge:** Oui, c'est ça. C'est

exactement ça. Antérieurement, ce n'était pas par soumissions publiques ou, disons, par enchère.

M. Ciaccia: C'est à vous de poser des questions et vous répondez!

M. Saintonge: Oui. Je vais laisser répondre le ministre. Dans le fonds, peut-être que je m'avance trop vite. Je ne sais pas si le ministre peut donner la réponse.

M. Tardif: La permission est requise dans tous les cas de vente de gré à gré entre parties ou encore pour une considération moindre que la valeur d'achat, lorsque ce n'était pas à titre onéreux. Tout ceci maintenant a sauté et il y a possibilité, moyennant que c'est à titre onéreux, d'en disposer, sans l'approbation de la Commission municipale, moyennant que ça se fasse par encan ou enchère publique. C'est ça. D'ailleurs, ces dispositions étaient là auparavant.

M. Saintonge: La possibilité de vendre, c'est par enchère ou par soumissions publiques ou, si ce n'est pas comme ça que ça se fait, il doit y avoir un avis public dans le mois suivant.

M. Ciaccia: Vous donnez l'avis après que la vente a eu lieu?

M. Saintonge: Oui.

M. Ciaccia: Oui, mais...

M. Saintonge: Il y a eu une discussion. Cela a été voté sur division, si mon souvenir est exact, dans le cas de la loi 2.

M. Ciaccia: Ou la publication se fait avant. Mais faire une publication après que cela a été vendu, ça va servir à quoi, ça?

M. Tardif: La transparence.  
(21 heures)

M. Saintonge: Ce que j'ai à donner comme élément, je peux vous dire ici, dans ce cas-là, que j'avais mentionné, effectivement, que ça peut déstabiliser certaines transactions faites par les municipalités, à mon point de vue. C'était un cas où l'autorisation de la Commission municipale était demandée si ce n'était pas une vente par enchère ou par soumissions publiques, qui bonifiait la transaction, à mon point de vue, parce que l'autorisation de la Commission municipale faisait en sorte qu'on vérifiait la transaction, qu'on vérifiait le prix pour voir si cela correspondait. Actuellement, de la façon qu'on va procéder, si au bout d'un certain temps ce n'est pas par vente à l'enchère ou par soumissions publiques, si c'est fait par un autre moyen, on donne avis

de publication un mois après dans un journal. Tout citoyen pourrait dire: Cette vente-là, je me pose une question là-dessus, venir interroger la municipalité, peut-être même prendre un recours judiciaire pour annuler la vente pour une raison quelconque. À mon point de vue, cela déstabiliserait les transactions, surtout en matière immobilière, et je vous dirai que j'avais fait une objection dans le sens que la permission de la Commission municipale qui était requise dans ce cas-là était, à mon point de vue, bénéfique pour la municipalité et pour les citoyens.

M. Tardif: M. le Président, c'est dans l'esprit de la loi 2...

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif:... qui vise à éliminer les approbations du ministre, de la Commission municipale et permettre aux municipalités d'agir. Pour leur permettre d'agir, on dit: Si vous avez décidé d'aliéner des biens autrement que par enchère ou encan et, donc, d'avoir fait la publicité avant, vous allez devoir la faire après et les citoyens vous poseront les questions. Pourquoi? Parce que la...

M. Ciaccia: Est-ce que ce ne serait pas préférable de faire l'avis avant, parce qu'il y a des règles? Si c'est par soumissions publiques, si c'est par enchère, il y a certaines règles. Vous pourriez prévoir qu'avant de pouvoir disposer, au moins, qu'ils avisent, qu'ils donnent un avis que certaines choses seront vendues, même si ce n'est pas par soumissions publiques.

M. Tardif: Je ne sais pas, M. le Président. Le député de Mont-Royal...

M. Ciaccia: S'ils disposent de ces biens-là et qu'après ils envoient un avis disant: On a vendu...

M. Tardif: Le député de Mont-Royal va comprendre tout de suite pourquoi. Imaginons qu'il y a une propriété à la ville de Mont-Royal et que la ville a exproprié des terrains pour faire une route, qu'il reste un terrain en bordure de sa propriété et que, lui, il est le propriétaire à côté. Il n'a pas assez de place pour bâtir une autre maison et il veut l'acheter. C'est complètement ridicule que la ville de Mont-Royal aille en appel d'offres pour céder ce résidu de terrain au citoyen Ciaccia de la ville de Mont-Royal. À ce moment-là, je pense qu'elle peut aliéner de gré à gré au citoyen, sauf que ce sont des biens publics et qu'elle doit dire ce qu'on a fait avec.

M. Ciaccia: Oui.

**M. Tardif:** Enfin, mon exemple est peut-être...

**M. Ciaccia:** Mais l'article va plus loin que cela.

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

**M. Saintonge:** Oui, mais dans ce cas-là, M. le Président, je noterai qu'antérieurement la municipalité n'était pas obligée de procéder par appel d'offres ou par soumissions publiques. Elle pouvait s'adresser à la Commission municipale du Québec et dire à la Commission municipale: J'ai tel...

**M. Tardif:** Elle ne le fait plus maintenant. C'est ça.

**M. Saintonge:** Je suis d'accord avec vous, mais, antérieurement, elle le faisait.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Maintenant, ce qu'on a fait, c'est qu'on a enlevé cette disposition qui, comme mon confrère de Mont-Royal le mentionne, et je le rejoins dans ce sens-là... Une transaction avec la permission de la Commission municipale, antérieurement, bonifiait la transaction au point de vue de la municipalité. On s'assurait ni plus ni moins que les gens, voyant le rôle de la Commission municipale là-dedans, savaient qu'il y avait une espèce d'enquête qui avait été faite ou une vérification pour assurer que la transaction se faisait dans un cadre normal à un prix normal et cela évitait, à mon point de vue, de soulever des interrogations. Dans le cas présent, surtout que vous avez des immeubles, par exemple, cela peut être un terrain, une bordure, mais cela peut être plus qu'une bordure et, quand vous arrivez au moment où la municipalité va vendre de gré à gré, elle peut le faire en donnant l'avis public un mois après cela, mais là, si quelqu'un vient mettre en doute la validité de la transaction, vous vous trouvez avec un fait - par exemple, au niveau d'un type de propriété, des notaires avec des contrats importants et des parties de terrain qui pourraient être assez grandes, - qui peut déstabiliser toute la question de la validité du titre. Vous me dites que non, mais, en tout cas...

**M. Tardif:** Pas de problème.

**M. Saintonge:** Si vous me dites non, M. le ministre, je vous dirai que la consultation que j'ai faite, c'est auprès d'avocats et de notaires qui agissent dans le domaine immobilier et ils m'avaient informé à ce moment-là du danger d'une telle intervention dans ce sens-là, du fait que...

**M. Tardif:** La ville...

**M. Saintonge:**... la Commission municipale bonifiait la transaction comme telle.

**M. Tardif:** La Commission municipale ne donnait jamais un air de sainteté à quelque chose qui ne l'était pas.

**M. Saintonge:** Ce n'est pas ce que je dis. Je ne dis pas cela. La Commission municipale venait en quelque sorte bonifier le titre, de sorte que le citoyen, s'apercevant que la Commission municipale, qui est un organisme neutre, qui devait examiner au point de vue financier les transactions du monde municipal, l'ensemble des municipalités - et dans le cas présent même d'une commission de transport - la Commission municipale ayant examiné la vente, les conditions de la vente, on s'assurait d'une quelconque façon; on était convaincu que la transaction était faite à personne à distance, ni plus ni moins, comme on dit en matière de faillite, et, dans un tel cas, cela bonifiait la transaction. Cela sécurisait le titre. Dans le cas présent, au niveau de la loi 2, j'avais fait l'argumentation en question qui n'a pas été retenue par le ministre et ils ont adopté la loi, les articles en question comme tels. Je comprends que vous avez adopté les articles comme tels pour souci de conformité...

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:**... mais je vous dirai que dans ce cas-là on va l'adopter sur division pour être également conséquents avec les objections qu'on avait énoncées lors de la discussion du projet de loi 2 sur ces mêmes choses.

**M. Tardif:** Oui, conséquents de part et d'autre.

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

**M. Ciaccia:** Je crois que vous ouvrez la porte à toutes sortes d'abus avec cet article. L'exemple que vous me donnez, c'est très bien, mais je pourrais vous citer une série d'autres exemples de ventes qui n'ont rien à voir avec du gré à gré dans une petite lisière de terrain. Il peut y avoir de grandes étendues de terrain, des garages ou toutes sortes de choses. Ils vont vendre et, après cela, ils vont aviser le public en disant: J'ai vendu à un tel à tel prix.

**M. Tardif:** Oui, mais le contrôle...

**M. Ciaccia:** Si c'est cela les éléments d'une bonne... Il faut avoir un certain

contrôle.

**M. Tardif:** Le contrôle de cela...

**M. Ciaccia:** Il ne faut pas rédiger la loi pour ouvrir la porte à des abus.

**M. Tardif:** Le contrôle de ces gestes, si tant est qu'ils puissent être posés, est-il mieux assuré par un organisme administratif à Québec, ici, bien loin de tout - un instant! au 30e étage du l'édifice G ou bien par les citoyens, localement? Devant qui les gens devront-ils répondre de leurs actes au conseil?

**M. Ciaccia:** Le citoyen n'a aucun contrôle ici.

**M. Tardif:** Quant à moi...

**M. Ciaccia:** Quel contrôle a-t-il "ex post facto" de... ?

**M. Tardif:** Ah! Il a le pouvoir d'aller au conseil et de poser des questions par la suite.

**M. Ciaccia:** Il aurait pu le faire quand même.

**M. Tardif:** Bien oui, mais...

**Le Président (M. Beauséjour):** Un instant! Un instant!

**M. Tardif:** Après trois ou quatre séances semblables - je parle assez fort que cela va se rendre; c'est que j'ai mal dans le dos, M. le Président - j'ai l'impression que le conseil ne fera pas trop de transactions de ce type-là.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas la question qu'il n'en fera pas trop après, mais d'éliminer les abus au commencement. Une fois qu'une transaction est adoptée, après cela, c'est trop tard.

**M. Tardif:** Le député fait une confiance énorme à la capacité de l'appareil bureaucratique d'exercer un contrôle dans la vie des citoyens. Je préfère m'en remettre aux citoyens eux-mêmes.

**M. Ciaccia:** Non, ce n'est pas cela du tout. Les citoyens n'ont aucun contrôle. Donnez l'avis avant, si vous voulez le donner aux citoyens.

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

**M. Ciaccia:** Mettez l'annonce dans le journal avant. Ils vont disposer d'un certain terrain avant de le faire.

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

**M. Saintonge:** Les paroles du ministre me surprennent énormément. C'est un ancien ministre des Affaires municipales...

**M. Tardif:** Il faut faire confiance aux élus!

**M. Saintonge:** Oui! Oui!

**M. Tardif:** Et aux citoyens!

**M. Saintonge:** Ce n'est pas la question! Vous parlez du rôle de la Commission municipale du Québec à l'époque, au niveau de la sécurisation des transactions financières des municipalités et de la vérification des transactions. Ce que je dis, dans le fond, et ce que j'avais dit à l'époque, lors de la loi 2 - c'est bon que je le répète ici - c'est que, à la Commission municipale, un certain nombre de contrôles exercés étaient un dédoublement de ceux du service des approbations financières du ministère des Affaires municipales et du contentieux. Le ministre et la Commission municipale pouvaient donner une approbation. On a fait sauter une approbation dans ce cas. On a décidé, au niveau de la loi 2, de faire sauter celle de la Commission municipale. De notre côté, j'avais maintenu, pour des questions de...

**M. Tardif:**... celle du ministre.

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas parce qu'on fait sauter le ministre qu'on va faire sauter son autorisation.

**M. Saintonge:**... dépolitiser toute cette question et, dans certains cas, cela pourrait être fort utile. Ce que j'ai mentionné à cette époque, c'est que le choix du ministre était le sien; le gouvernement a fait son choix, c'était de faire sauter la Commission municipale. Bien d'accord, sauf que dans le cas précis d'autorisation de la Commission municipale, au niveau d'aliénation de biens meubles ou immeubles autrement que par enchère ou par soumissions publiques, une telle autorisation de la Commission municipale était importante non seulement pour les citoyens... Vous me dites qu'elle fait un contrôle. Elle va contrôler, mais après coup. Quant au contrôle du citoyen, on parle de chien de garde, cela ne devient pas un chien de garde. Le contrôle du citoyen viendra simplement dire: Telle transaction n'est pas valable. Quel sera le fait du citoyen à ce moment-là? C'est de prendre une action en nullité de la transaction. Dans le cas d'un bien meuble, cela peut être moins pire. Mais dans le cas d'un bien immeuble, c'est un titre enregistré aux



enregistrements. Vous prenez une action contre un bien qui est là; un contrat notarié est passé. Toute la question du titre est en jeu. Cela déstabilise toutes les transactions dans ce sens-là. Le contrôle du citoyen qui est a posteriori ne vaut pas grand-chose dans ce sens-là. Le mal est fait. Dans le cas de transactions immobilières où il y a un enregistrement précis, ce n'était pas une bonne façon de procéder. On aurait pu donner la transaction au niveau du ministre; j'aurais été d'accord pour qu'on maintienne une telle autorisation. C'était mon point de vue.

**M. Tardif:** M. le Président, la Commission municipale remplit un rôle utile; de plus en plus, le législateur, qu'on remonte depuis sa création, a élargi son rôle depuis un simple organisme administratif vers celui d'un organisme judiciaire. Ce faisant, la commission, organisme administratif, avalisant une décision d'un conseil de disposer de biens excédentaires, le fait comme organisme administratif, met son tampon, c'est vendu, les titres, l'aliénation et tout. Deux ans après, une enquête est commandée par le ministre ou par le gouvernement, peu importe, ou à la demande de citoyens pour faire une enquête sur l'administration de cette municipalité et la Commission municipale qui a déjà approuvé cette transaction comme organisme administratif, maintenant comme organisme judiciaire, doit repasser par-dessus des actes qu'elle a déjà sanctionnés. Cela peut la mettre dans une situation embarrassante. Je pense qu'on a décidé, - c'est un choix qu'on a fait, - de la consacrer plus dans son rôle d'organisme judiciaire et...

**M. Saintonge:** Quasi judiciaire.

**M. Tardif:**... quasi judiciaire et en conséquence de faire confiance aux élus et à la faculté des conseils locaux municipaux de répondre de leurs actes devant leurs électeurs. C'est cela finalement la sanction ultime.

**M. Ciaccia:** Faire confiance aux élus, je suis entièrement d'accord avec vous, mais, si on pousse cela à son extrême, on n'a pas besoin d'une loi de 150 articles. Si vous faites tellement confiance aux élus, mettez un article: Les élus seront responsables par la Société de transport de Laval. Point final et vous n'avez pas besoin de 150 articles. Vous incluez toutes sortes d'articles. Votre confiance aux élus, c'est bien beau à l'article 59, mais elle est pas mal mitigée parce que vous avez 143 autres articles pour vous assurer que les élus n'iront pas trop loin. On vous dit une autre chose...

**M. Tardif:** Qu'ils répondent à leurs

citoyens.

**M. Ciaccia:** C'est pour cela que vous mettez toutes les balises et toutes les restrictions. Je ne peux pas croire que vous pensez que la Commission municipale, c'est strictement un "rubber stamp". Il y a des moyens, pour la Commission municipale, quand elle demande l'autorisation de vendre quelque chose, un bien, un immeuble, elle doit avoir des rapports d'évaluation, elle doit avoir certains critères. Elle n'est pas totalement aveugle, je ne peux pas croire cela. Il y a des moyens de dire: Vous voulez vendre telle propriété, montrez-moi un rapport de l'évaluateur. Combien est-ce que cela vaut? Qu'avez-vous fait pour aller chercher des acheteurs? Qui est cet acheteur? Il y a la possibilité d'abus dans tout. Naturellement, il y a la possibilité d'abus, mais pas au point qu'à l'article 59, vous disiez: Faites tout ce que vous avez à faire et, le mois après, vous aviserez le public que vous l'avez vendue. Il me semble que vous ouvrez la porte vraiment... La nature humaine étant ce qu'elle est, vous ouvrez la porte à certains abus.

**M. Tardif:** Cela m'étonne de voir le député de Mont-Royal réagir comme cela, étant donné que la table de concertation Québec-municipalités, l'UMQ et l'UMRCQ qui ont siégé pour examiner la loi 2 visant à déréglementer, n'ont pas présenté de difficultés à vivre avec ces dispositions qu'on reprend telles quelles.

**M. Ciaccia:** Les élus accepteraient cela. Je parle non seulement au nom des élus, mais je parle au nom des contribuables, au nom de la population qui va être assujettie à cela. Je suis bien certain que ceux qui sont élus veulent le moins de restrictions possible, pas pour faire des abus, mais pour avoir moins de contraintes. Je pense que...

**M. Tardif:** Je considère que le contrôle des citoyens peut être plus exigeant que celui de fonctionnaires.

**M. Ciaccia:**... c'est leur intérêt, mais la population a le droit aussi à certaines protections. L'article 59, adopté sur division.

**M. Tardif:** Sur division.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 59 est adopté sur division. J'appelle l'article 60.

**M. Tardif:** Je l'ai expliqué tantôt.

**M. Ciaccia:** Si vous faites tellement confiance aux élus, pourquoi ont-ils besoin d'aller chercher votre autorisation?

**M. Tardif:** Parce que je paie 75% des autobus.

**M. Ciaccia:** Oui, mais faites-leur confiance.

**M. Tardif:** Et je peux en avoir besoin ailleurs.

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** L'article 60 est adopté. J'appelle l'article 61.

**M. Tardif:** Ce sont des dispositions qui existent déjà dans les lois des autres commissions de transport pour regrouper les achats.

**M. Ciaccia:** Adopté.

**Le Président (M. Beauséjour):** Adopté. J'appelle l'article 62.

**M. Ciaccia:** Dans ce cas-ci, les tarifs sont strictement établis par la société sans appel à la Commission des transports parce c'est elle qui est élue et c'est elle qui va être responsable.

(21 h 15)

**Mme Bacon:** Il n'y a aucune surveillance de la part de la Commission des transports quant à la tarification et jamais on ne leur dira que c'est trop cher si jamais on dépassait les bornes dans une tarification. Est-ce qu'il y a un organisme quelconque qui peut vérifier?

**M. Tardif:** Non, il n'y a pas d'organisme qui peut vérifier.

**Mme Bacon:** La société serait la seule responsable de la tarification.

**M. Tardif:** Ce sont les 500 citoyens qui peuvent demander la tenue d'une assemblée spéciale et demander des comptes à la commission ou à la société maintenant, ou se présenter à une assemblée régulière.

**M. Saintonge:** Sur le budget supplémentaire, M. le Président, à l'article 62, alinéa 1, préparer son budget et tout budget supplémentaire. Est-ce que les autres commissions de transport ont également la possibilité de préparer un budget supplémentaire? La CTCRO? La CTCUQ? Montréal? La CTCUM?

**M. Tardif:** Leur loi n'a pas été retouchée encore.

**M. Saintonge:** Elles ont un budget supplémentaire aussi.

**M. Tardif:** Oui, c'est cela. Toutes celles

dont les lois sont remaniées ont cette possibilité maintenant.

**Mme Bacon:** On peut penser que leur loi pourrait être amendée pour qu'elles puissent avoir la possibilité d'avoir un budget supplémentaire comme les autres sociétés.

**M. Tardif:** Oui, c'est cela.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article 62?

**M. Saintonge:** Quand on parle de circonstances, pour les tarifs, à l'alinéa 6; "établir des tarifs selon les circonstances qu'elle détermine", on se réfère à quoi, par exemple?

**M. Tardif:** On dit: "Les catégories d'usagers"<sup>11</sup>, cela me paraît évident. Les circonstances pourraient être liées, par exemple, à l'introduction de circonstances de temps, de lieu., L'établissement de zones tarifaires, par exemple, pourrait être une circonstance de lieu venant...

**M. Saintonge:** La visite du pape.

**M. Tardif:** La visite du pape, oui.

**M. Saintonge:** Un tarif spécial pour aller au parc Jarry.

**M. Tardif:** À Noël, la CTL a deux jours gratuits.

**Mme Bacon:** Oui, c'est vrai.

**M. Saintonge:** D'accord. L'avenir est dans Laval. Vous faites de la publicité.

**Mme Bacon:** Vous vous trompez d'administration, là.

**M. Champagne:** C'est l'harmonie, maintenant.

**Mme Bacon:** C'est: Vivons en harmonie.

**Le Président (M. Beauséjour):** Article...

**M. Saintonge:** Dans les circonstances, d'accord...

**Mme Bacon:** C'est l'ancienne administration. L'avenir, à Laval, c'est l'ancienne administration.

**Une voix:** Vivons en harmonie.

**Mme Bacon:** Maintenant, nous vivons en harmonie.

**M. Saintonge:** L'importance de la question, c'est que les tarifs réguliers seront

établis suivant des catégories d'usagers.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Cela donne la possibilité, dans des cas spéciaux ou dans des événements spéciaux, d'établir un tarif particulier. C'est à cela qu'on se réfère par le mot "circonstances".

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:** Autrement, on fonctionnerait toujours par catégorie d'usagers.

**M. Tardif:** Oui, c'est cela.

**M. Saintonge:** Il n'est pas question d'étendre un tarif, par exemple, qui va être applicable sur la distance parcourue...

**M. Tardif:** Pas nécessairement.

**M. Saintonge:**... à l'intérieur du territoire.

**M. Tardif:** Non, non.

**M. Saintonge:** Autrement dit, est-ce qu'il y a des possibilités d'avoir des tarifs distincts...

**M. Tardif:** C'est au choix...

**M. Saintonge:**... à l'intérieur?

**M. Tardif:** C'est au choix des élus qui peuvent établir la structure tarifaire qu'ils veulent.

**M. Saintonge:** Quand on dit: "selon les circonstances", on sait, par exemple, que l'an dernier, dans le livre blanc...

**M. Tardif:** Des circonstances de lieu, de manière, de forme.

**M. Saintonge:** Oui, d'accord. Mais dans le livre blanc du ministre Clair...

**M. Tardif:** Il y avait la possibilité...

**M. Saintonge:**... on avait fait référence à des possibilités...

**M. Tardif:**... de zones concentrées qu'à partir de...

**M. Saintonge:** C'est cela. Est-ce que, dans ce cas, on peut se référer, en parlant de circonstances, à ces possibilités ou si on maintient qu'à l'intérieur d'un territoire, pour une commission de transport, une société de transport comme Laval ou dans un territoire précis, les usagers seront tarifés toujours au

même taux?

**M. Tardif:** Non, c'est la possibilité absolue, à Laval, de décider de la structure tarifaire qu'elle voudra et qui pourra varier sur son territoire en fonction des critères qu'elle voudra bien choisir.

**M. Saintonge:** Ce qui veut dire que Laval peut décider, par exemple, à une limite extrême de son territoire, je ne sais pas, au bout...

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas correct.

**M. Saintonge:** Est-ce qu'on pourrait dire que jusqu'à tel endroit ce sera 1, 25 \$, qu'à tel endroit cela va tomber à 0, 95 \$ et qu'à un autre endroit cela tombera à 0, 60 \$? Cela pourrait être possible suivant l'article 62, alinéa 6.

**M. Tardif:** C'est cela.

**M. Saintonge:** Est-ce que c'est bien la visée à laquelle on tend par cet article?

**M. Tardif:** Oui, c'est cela.

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

M. Ciaccia: La raison pour laquelle je dis que ce n'est pas tout à fait correct, c'est parce qu'il n'y a pas de protection pour des groupes minoritaires ou des endroits où ils n'ont pas la force politique au niveau du conseil. Le but de la commission de transport, c'est d'être équitable envers tout le monde. Les tarifs doivent être approuvés par la commission de transport. Si un groupe est lésé, la commission de transport peut rectifier des pressions ou des erreurs. C'est bien beau de dire qu'on laisse tout aux élus, mais il y a certaines choses que vous devez protéger...

**M. Tardif:** Je voudrais répondre tout de suite au député de Mont-Royal. En aucun cas, il ne saurait être accepté ou acceptable que la commission contrevienne aux dispositions de la Charte des droits et libertés de la personne...

**M. Ciaccia:** Je ne parle pas de ça.

**M. Tardif:** Non, mais vous avez parlé de minorités, de groupes minoritaires.

**M. Ciaccia:** Pas dans le sens de la charte, je parle d'un endroit...

**M. Tardif:** Je voudrais m'expliquer.

M. Ciaccia: Supposons un endroit où il n'y a pas beaucoup de votes. L'autobus va

aller là et ça va coûter 2, 50 \$. Les gens vont se plaindre parce qu'à cinq milles de là ou à un mille ou plus près ça va coûter 1, 50 \$. Quelle protection auront-ils?

**M. Tardif:** M. le Président...

**M. Fallu:** M. le député de Mont-Royal sait que ça existe déjà à la CTL, qu'il y a des zones tarifaires.

**M. Ciaccia:** Oui, il y a des différences tarifaires, mais tout est sujet à l'approbation de la CTL. S'ils peuvent justifier, je ne dis pas qu'il faut avoir des tarifs uniformes...

**M. Tardif:** M. le Président, j'inviterais le député de Mont-Royal à lire l'article 63 qui suit parce qu'il est dit que: "Les tarifs établis en vertu du paragraphe 6 de l'article 62 sont publiés par le secrétaire de la société dans un journal de langue française diffusé dans le territoire de la société et sont affichés dans les véhicules de la société circulant dans son territoire."

**M. Ciaccia:** 63...

**M. Tardif:** "Ces tarifs entrent en vigueur le trentième jour qui suit leur publication..." De sorte que...

**M. Ciaccia:** Ça ne change rien au problème que j'ai soulevé.

**M. Tardif:** Si la société devait établir pour un territoire de Laval une zone à 0, 75 \$, et que c'est dans le district du conseiller municipal Untel, et après ça monte à 1 \$... Voyons donc! Il faudra qu'ils soient responsables de leur structure tarifaire et puissent la justifier. S'ils établissent une structure tarifaire qui peut être fonction de la distance voyagée à partir d'un point et qu'ils peuvent la défendre, l'expliquer et la justifier en démontrant que plus tu voyages de kilomètres, ils peuvent l'introduire... Ils peuvent aussi bien décider de garder une structure uniforme.

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

**M. Ciaccia:** L'article 63 n'a rien à voir avec le problème que j'ai soulevé.

**M. Tardif:** Non?

**M. Ciaccia:** Non.

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

**M. Saintonge:** Une autre question, M. le Président. Sur le territoire de Laval, est-ce que le tarif est uniforme?

**M. Champagne:** Oui.

**M. Tardif:** Non, ça dépend des personnes.

**M. Ciaccia:** Je sais qu'il y a de la dissension au sein du parti, mais pas sur les tarifs!

**M. Tardif:** Entendons-nous, il y a un tarif pour les étudiants, un tarif pour les adultes, un tarif pour les personnes âgées. Il y a une structure tarifaire à l'unité, au livret de billets et au laissez-passer. Déjà, vous avez deux variables. Troisièmement, si vous sortez de Laval pour aller vers certains prolongements, vous avez également des zones qui font augmenter...

**M. Saintonge:** Pour les municipalités hors territoire.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** C'est une autre chose. Ce que je veux dire, c'est que, sur le territoire même de Laval, en principe, un adulte paie le même prix partout où il va.

**M. Tardif:** Oui.

**M. Saintonge:** Un écolier, au tarif d'écolier, paie le même prix partout sur le territoire de Laval.

**M. Tardif:** C'est ça.

**M. Saintonge:** Ma question précise est celle-ci: Au niveau de la loi, est-ce qu'en vertu de l'article 62, alinéa 6...

**M. Tardif:** J'ai répondu qu'il pouvait y avoir différentes structures tarifaires. Si, par exemple, un express partant de Saint-François dans l'est et se dirigeant à Laval-Ouest, à l'autre bout, pour aller au terrain de golf, prenait la 640 pour ça et que ce service ultrarapide devait amener une double tarification, en voilà une circonstance ici. Ça existe, les autobus...

**M. Saintonge:** Les métrobus...

**M. Tardif:** Les métrobus, en tout cas.

**M. Saintonge:** À Montréal, c'est le même prix, M. le ministre.

**M. Tardif:** Non, pas tous. Il y en a qui ont une surcharge.

**M. Saintonge:** Dans le territoire de la CTCUM? Ça fait longtemps que je ne l'ai pas pris, mais...

**M. Tardif:** Le train du West Island,

parlons-en, ce n'est pas la même chose.

**M. Ciaccia:** Je ne le sais pas, je ne le prends pas.

**M. Saintonge:** On est là pour avoir l'information.

**M. Ciaccia:** Parlez-en, si vous voulez.

**M. Tardif:** C'est le cas pour le train du West Island. Vous avez une structure tarifaire différente.

**M. Saintonge:** À votre connaissance, dans d'autres commissions de transport, est-ce que les mêmes dispositions s'appliquent au niveau des tarifs? CTCRO, CTCUQ, CTCUM?

**M. Tardif:** C'est le même esprit, en tout cas. Localement, ils peuvent décider de la structure tarifaire et des niveaux de tarifs qu'ils veulent pratiquer.

**M. Ciaccia:** Vous ne pourriez pas inclure une espèce de déclaration de principe à savoir qu'il doit y avoir certains tarifs uniformes pour certains...

**M. Tardif:** Non, je suis contre ça. Non seulement je ne peux pas, mais je ne veux pas.

**M. Ciaccia:** Je comprends que les services additionnels peuvent être plus chers, mais il faudrait une raison pour ça. Vous ne pouvez pas seulement dire que, parce que c'est telle distance pour aller à cet endroit, on va payer plus cher. Si c'est un service express, c'est une autre affaire. Il ne faudrait pas sortir de ces critères; autrement, je pense que vous ouvrez la porte à l'abus...

**M. Tardif:** Non, mais je pense...

**M. Ciaccia:**... en disant quel groupe d'électeurs auront plus de pression.

**M. Tardif:** Non, c'est selon les structures qu'ils devront justifier, c'est selon les circonstances que les villes devront justifier. Maintenant, il se peut fort bien que les villes, pour toutes sortes de raisons, préfèrent garder une structure unique; c'est leur droit et elles pourront le faire.

**M. Saintonge:** C'est une dimension qui a été apportée antérieurement, celle de pouvoir exiger le prix du transport pour la distance parcourue. Cela avait causé certains débats dans le milieu et certaines oppositions des usagers, entre autres.

**M. Tardif:** Je ne comprends pas que le député nous dise cela, surtout quand on

considère qu'à Montréal - on va prendre cet exemple - les niveaux de taxation et les valeurs foncières ne sont pas les mêmes d'un endroit à l'autre du territoire.

**M. Saintonge:** Non, on ne compare pas les même affaires, là.

**M. Ciaccia:** Vous comparez des oranges à des éléphants.

**M. Tardif:** Bien non!

**M. Ciaccia:** Bien voyons! Les niveaux de taxation, d'évaluation sont différents parce que la valeur est plus grande. On a établi un principe, on ne paie pas plus à la CTCUM pour aller de Berri à Saint-Laurent que pour aller de Beaugrand à Atwater.

**M. Tardif:** Non, c'est vrai, sauf que, comme, dans vos taxes foncières de citoyen sur l'île de Montréal, il y en a une partie qui va au transport en commun et si votre propriété est évaluée à 200 000 \$ alors que la mienne est évaluée à 50 000 \$, vous payez plus en raison de cela. Voilà une circonstance...

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas la même chose.

**M. Saintonge:** Ce n'est pas la même chose.

**M. Ciaccia:** Vous ne parlez pas de catégories d'usagers, vous parlez de catégories de propriétaires.

**M. Tardif:** Je parle de catégories de propriétaires.

**M. Ciaccia:** Bien oui, de propriétaires. On parle ici de catégories d'usagers.

**M. Tardif:** Oui, mais les catégories de propriétaires qui, je vous le rappellerai, paient à Laval à peu près 30% du coût du transport. Quand on dit "la municipalité", ce sont les taxes foncières. Quand on dit que c'est la municipalité qui paie 28%, cela veut dire que les propriétaires fonciers paient 28%.

**M. Saintonge:** C'est l'évaluation, c'est un choix.

**M. Ciaccia:** C'est partout, ça.

**M. Tardif:** Sur la base de l'évaluation.

**M. Saintonge:** C'est un choix.

**M. Ciaccia:** C'est partout comme ça, non seulement à Montréal, mais partout.

**M. Tardif:** Bien oui, c'est cela. Or, une ville pourrait très bien décider que, pour les propriétés situées tout à fait à la périphérie du territoire, ces usagers paieront une part plus grande qu'ils devront assumer tel parce que, s'ils ne le font pas, évidemment, c'est l'ensemble des citoyens qui devront la payer sur la valeur foncière. L'usager que je dois aller chercher à l'autre bout, il est normal qu'il paie un peu plus, il est loin des services.

**M. Ciaccia:** Vous acceptez ce principe.

**M. Tardif:** Oui, et non seulement je l'accepte, mais je pense que c'est la seule logique.

**M. Saintonge:** C'est un principe nouveau qui n'a pas été discuté par l'ensemble des utilisateurs du transport en commun...

**M. Ciaccia:** Ce n'est pas bien, bien social-démocrate, cela.

**M. Saintonge:**... que ceux qui restent plus loin, il faut qu'ils paient plus cher.

**M. Tardif:** D'ailleurs, dans la loi de la CTRSM, à l'article 72 qui est modifié pour devenir 48, la commission fixe les différents tarifs pour le transport des usagers selon les catégories qu'elle détermine.

**M. Saintonge:** Oui, mais, dans le cas de la CTRSM, vous avez de l'intermunicipal là-dedans, ce n'est pas pareil. C'est plus loin. Là, vous êtes dans une même ville. Dans la CTRSM, vous avez l'intermunicipal. Vous sortez, vous prenez le bus, vous allez d'une ville à l'autre et, dans certains cas, vous allez plus loin.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il reste à peine une minute, est-ce qu'il y a consentement pour prolonger la séance?

**M. Saintonge:** Pas de consentement, M. le Président. On va respecter le mandat de la Chambre.

**M. Ciaccia:** Spécialement avec cet article-là... Avec un article comme celui-là, on ne peut pas consentir. C'est de l'injustice.

**M. Champagne:** On est unanime là-dessus.

**Une voix:** Il n'y a pas de consentement.

**Le Président (M. Beauséjour):** Il reste une minute. M. le ministre.

**M. Tardif:** Bien quoi? L'article 62 est adopté sur division, si je comprends bien.

**M. Ciaccia:** Non, non, on va tenter de vous faire voir la lumière là-dessus.

**M. Saintonge:** Le principe que je veux faire valoir, M. le Président, c'est qu'à ce niveau, sur un même territoire donné, au niveau du transport en commun, le débat de fond n'a pas eu lieu.

**M. Tardif:** Il se fera dans la municipalité.

**M. Saintonge:** Non.

**M. Tardif:** Ce n'est pas à nous de faire ce débat ici.

**M. Ciaccia:** Cela va ouvrir la porte à des abus.

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

**M. Ciaccia:** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Beauséjour):**... je dois vous arrêter, il est 21 h 30...

**M. Tardif:** On va lui laisser terminer son...

**Le Président (M. Beauséjour):**... et je dois ajourner les travaux sine die.

**M. Ciaccia:** Merci, M. le Président.

(Fin de la séance à 21 h 30)