



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

- 143 — Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les Transports et
- 132 — Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport en matière de règlement d'emprunt

Le lundi 12 Juin 1989 — No 85

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 143 - Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les Transports	
Loi sur la Communauté urbaine de Montréal	CAE-4183
Loi sur le ministère des Transports	CAE-4198
Loi sur les transports	CAE-4199
Dispositions diverses	CAE-4201
Projet de loi 132 - Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et Intercommunales de transport en matière de règlement d'emprunt	CAE-4204

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Jean-Guy Parent, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
M. Robert LeSage

- * Mme Anne-Marie Bilodeau, ministère des Transports
- * M. Gilles Savard, Idem
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Gilles Lussier, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le lundi 12 juin 1989

Étude détaillée des projets de loi 143 et 132

(Onze heures trente-sept minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements est réunie ce matin afin de procéder à l'étude détaillée des projets de loi suivants: 143, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les transports et 132, Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport en matière de règlement d'emprunt. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Non, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas, le député de Lévis...

M. Garon: Allez-y.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je suis accompagné, Mme la Présidente, de Me Savard du contentieux, qui est à ma gauche, et de M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint au transport terrestre des personnes et des marchandises. Je serais prêt, Mme la Présidente, à disposer de l'article 1 dès maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Garon: Non, je n'ai pas vraiment de remarques préliminaires, parce que tout ce que j'avais à dire, je l'ai dit lors du discours en deuxième lecture. J'aimerais si... D'accord, c'est ce que je me demandais.

M. Côté (Charlesbourg): C'est notre bonhomie habituelle.

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'il n'y a pas de remarques préliminaires, j'appelle l'article 1. M. le ministre.

Projet de loi 143

Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

M. Côté (Charlesbourg): Oui, Mme la Présidente: "L'article 289 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal... est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

"Lorsqu'un tel contrat prévoit que le

service est effectué en tout ou en partie par chemin de fer, il doit être approuvé par le ministre des Transports."

La modification proposée vise un double objectif. En premier lieu, elle permet à des municipalités et des conseils intermunicipaux de conclure une entente avec la société pour améliorer, par un service de trains de banlieue, la desserte de leurs usagers. Pour l'instant, les municipalités et les conseils municipaux de transport doivent conclure un contrat uniquement avec le gouvernement s'ils désirent offrir un tel service. Le contrat entre la société et la municipalité sera soumis à l'approbation du ministre des Transports qui appréciera la pertinence de la demande en regard du plan de développement des réseaux.

En second lieu, la modification proposée à l'article 289 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal évitera dorénavant toute interprétation en ce sens que l'expression "transport en commun" n'inclut pas un service de trains de banlieue.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Dans quel but demande-t-on que le contrat soit approuvé par le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut avoir des incidences sur le plan financier, éventuellement, compte tenu du fait que le gouvernement soutient l'exploitation à la fois des trains de banlieue et des CIT qui dispensent des services à leur communauté. Comme il y a toujours une participation financière du gouvernement du Québec, il y a donc l'obligation d'une reconnaissance de ces services.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce que l'approbation par le ministre suppose nécessairement des coûts pour le ministre ou s'il peut y avoir une absence de coût?

M. Côté (Charlesbourg): Non, dans certains cas, on sait que la loi sur les CIT nous oblige à approuver des changements d'horaire et à donner notre autorisation pour ces changements ou certaines modifications en ce qui concerne les CIT.

M. Garon: Mais ce n'est pas nécessairement subventionné.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que le service peut être subventionné. Dans certains cas, par exemple, s'il y a des changements d'horaire, il doit obligatoirement y avoir une

approbation du ministre.

M. Garon: Dans les CIT, le transport par chemin de fer n'est pas subventionné de façon automatique. En ce qui concerne le transport en commun, il y a des règles pour l'autobus...

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-ci, le seul transport par chemin de fer, le train de banlieue, est effectué par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. C'est elle qui l'exploite, donc le gouvernement verse ses subventions à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Garon: Il n'y a pas une subvention, comme telle, attachée au transport par train.

M. Côté (Charlesbourg): Au CIT pour le transport ferroviaire, non. Pour le transport par autobus seulement.

M. Garon: Pourquoi exige-t-on l'approbation du ministre, s'il ne paie pas? C'est ça que je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi l'approbation du ministre?

M. Garon: Pourquoi l'approbation du ministre pour le transport par chemin de fer entre la Communauté urbaine de Montréal et une municipalité, si cela n'implique pas de coût pour le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Disons que, demain matin, la MRC ou le CIT de Deux-Montagnes signe un contrat pour une desserte ferroviaire avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Elle l'inclut dans son offre de service de transport en commun. A ce moment-là, nous serions, à partir du programme d'aide, obligés de supporter le CIT et ça prendrait l'approbation du ministre. Je ne connais pas beaucoup de CIT qui, jusqu'à maintenant, offrent des services à leur population sans demander des subventions au gouvernement. M. Hinse me fait aussi remarquer que, la Société de transport de la Communauté urbaine sortant de son territoire dans certains cas, il y a le principe de la justesse des prix à vérifier. On ne veut pas se retrouver dans une situation où la STCUM demande des prix fous sans que personne ne puisse intervenir. Le ministre des Transports se laisse une discrétion sur le plan de l'arbitrage de ces dossiers.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, M. le député de Lévis? Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Garon: Si on veut laisser les gens responsables et que le ministre ne paie pas, j'aurais tendance à dire... Le ministre devrait

dire que ça doit être soumis à l'approbation s'il doit y avoir une implication financière du ministre. Mais s'il n'y a pas d'implication financière du ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas des chemins de fer, il ne faut pas se faire d'illusions, il y aura toujours des coûts à absorber par le ministère des Transports. Dans le cas de Rigaud, la facture totale de la modernisation, pour l'année, a été payée par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral. Il en sera de même pour la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes. Forcément, par la suite, sur le plan de l'exploitation, il y a des coûts, dans toutes les circonstances, qui sont demandés au ministère des Transports, qui sont payés par le ministère et c'est un peu normal. Si on veut favoriser le transport en commun, il faut passer par là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Garon: Y a-t-il eu des demandes pour cette approbation? Comment en est-on venu à ça? Est-ce que les municipalités ou la Communauté urbaine ont demandé ça? Comment en est-on venu à ça? La loi existe comme telle. L'article 289 existe depuis je ne sais pas combien d'années. En quelle année l'article 289 a-t-il été inséré dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez. Tout ça, sur le plan de la problématique globale, relève de la loi qui a créé les CIT, qui avait été approuvée par M. Clair, à l'époque, ce qui fait qu'il est resté un vieux contentieux, sur le plan du paiement des services offerts par la STCUM et la STRSM à des CIT, hors du territoire de ces sociétés. Comme, par exemple, Joliette, Presqu'île, qui sont à l'ouest de la ligne Montréal-Rigaud, ont toujours contesté les factures demandées par la STCUM ou la STRSM. C'est un dossier qui n'est pas encore réglé, mais sur lequel M. Clair avait reconnu, à l'époque, comme ministre, une certaine responsabilité gouvernementale quant à son règlement. Donc, ça reste dans le décor au chapitre du transport par autobus. C'est un dossier qui va voir son aboutissement très prochainement. Donc, dans le cas du train de banlieue, Deux-Montagnes - l'évoque ce dont je me rappelle - Presqu'île et la vallée du Richelieu sont des CIT qui ont déjà manifesté leur intention sur le plan ferroviaire. Cela paraît évident dans le cas de Deux-Montagnes puisque c'est l'aboutissement du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Dans le cas de Presqu'île, c'est l'aboutissement aussi de Montréal-Rigaud et, éventuellement, dans la mesure où le train de Saint-Hilaire-Montréal reviendrait, cela toucherait celui de la vallée du Richelieu. Effectivement, il y a des demandes à cet effet.

(11 h 45)

M. Garon: Mais ce seraient, dans tous les cas, des contrats signés entre...

M. Côté (Charlesbourg):... les CIT et l'autorité dispensatrice du transport.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 1 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 1 étant adopté, j'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 291. 1 de cette loi est modifié par le remplacement de "ou un transporteur scolaire" par ", un transporteur scolaire ou une compagnie de chemin de fer".

On dit que la modification proposée, à l'instar de l'article 1 du projet de loi, contribue, en premier lieu, à clarifier l'interprétation des pouvoirs de la Société de transport de la Communauté urbaine en matière de trains de banlieue. D'autre part, la modification précise que la STCUM peut conclure avec une compagnie de chemin de fer un contrat pour faire effectuer certains services de transport en commun par trains de banlieue. Dans les faits, la Société de transport de la Communauté urbaine n'exploite pas directement le réseau de trains de banlieue qui dessert la région de Montréal. Ainsi, par exemple, le réseau de trains de banlieue de la région de Montréal est exploité, depuis 1982, par contrat de services avec les Chemins de fer nationaux du Canada et la compagnie Canadien Pacifique ltée. Sur le plan direct, ce sont ces deux compagnies, le CN et le CP, qui effectuent directement le service, mais avec un contrat de la STCUM.

M. Garon: Au fond, ce n'est pas la STCUM qui exploite les trains directement...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le CN et le CP.

M. Garon: Elle a un contrat avec ces...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Pour les relier avec le transport en commun ou... Ces services de trains sont-ils reliés avec le transport en commun par autobus ou...

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est toujours l'aboutissement au centre-ville de Montréal dans les deux cas.

M. Garon: Dans les deux cas. Ces services-là sont-ils rentables ou déficitaires?

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'à maintenant, dans le cas, à tout le moins, de Montréal-Rigaud,

la subvention au déficit d'exploitation est d'environ 2 300 000 \$ pour 1989.

M. Garon: Et par qui est-il assumé?

M. Côté (Charlesbourg): Par le gouvernement du Québec.

M. Garon: Entièrement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Monte-t-il, baisse-t-il ou est-il stationnaire?

M. Côté (Charlesbourg): Il est en progression constante dans le cas de Montréal-Rigaud, depuis quelques années, en particulier depuis que les travaux ont été effectués sur les stations: tout dernièrement, par l'ajout des wagons, en plus, bien sûr, du phénomène des travaux sur la 220 à Montréal qui a fait augmenter, dans les premières semaines, d'au-delà de 24 % la circulation. J'imagine que, dans ces cas-là, la STCUM pourra en profiter pour maintenir un certain nombre d'adhérents, compte tenu de la qualité du service qui est maintenant offert.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Et, éventuellement bien sûr, à partir du moment où il y a une plus grande circulation, le déficit d'exploitation va nécessairement diminuer.

M. Garon: Avec l'amélioration du service?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Avez-vous des projets pour faire des trains comme ça dans la région de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Une étude est en cours actuellement, à la demande de la Commission de transport de la Communauté urbaine et de la Communauté urbaine, sur les hypothèses qui ont eu cours depuis six mois. C'est une étude qui va durer huit, neuf, peut-être même dix mois et qui va nous dire si la demande est là. L'étude nous le dira, à ce moment-là. C'est une étude de 600 000 \$, défrayée à 50-50 par le gouvernement du Québec et la Commission de transport de la Communauté urbaine.

M. Garon: Y a-t-il déjà eu des études sur les lignes de chemin de fer - je fais un petit aparté - du centre-ville de Québec jusqu'à Lévis, mettons? On a des lignes de chemin de fer qui vont jusqu'à la traverse de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement... Jusqu'à la traverse?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Là, je ne comprends pas.

M. Garon: C'est-à-dire qu'on a des lignes de chemin de fer qui vont plus loin que ça, elles vont jusqu'à La Martinère et certaines continuent jusqu'à Gaspé...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... mais il y a des embranchements de chemin de fer qui partent du pont de Québec et qui s'en viennent à Saint-Romuald. Si, éventuellement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... quelqu'un voulait mettre une gare là, ce serait facile en démon, avec un embranchement qui descend sur le bord de l'eau ou un autre qui s'en va dans les terres. Un embranchement.

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, la seule demande qui est analysée est celle de la Commission de transport de la Communauté urbaine. Je ne sais pas si, avant nous, il y a eu des études concernant la rive sud. Ce qu'on me dit, c'est qu'en 1982 il y a eu des analyses de faites, mais uniquement dans le cadre géographique de la CUQ et non de la rive sud. Ça n'a jamais été étudié, à ma connaissance.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est adopté. La commission suspend ses travaux pour quelques instants, le temps de passer à la Chambre pour un vote.

(Suspension de la séance à 11 h 50)

(Reprise à 12 h 6)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre) La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Lors de la suspension, nous venions d'adopter l'article 2. J'appelle l'article 3, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 291. 30. 1, du suivant:

"291. 30. 2 Malgré les deuxième et troisième alinéas de l'article 291. 28 et l'article 291. 30, le ministre des Transports peut, aux conditions qu'il détermine, dispenser la Société de procéder par voie de soumissions pour accorder un contrat

d'exploitation de tout ou partie d'un service de trains de banlieue ou un contrat pour l'achat, la location, la réalisation, la réparation, la réfection ou l'entretien de matériel roulant ferroviaire ou de tout ouvrage mobilier ou immobilier, y compris une installation ou une infrastructure, reliés à l'exploitation d'un tel service."

La modification proposée permet à la Société de transport de la Communauté urbaine d'octroyer un contrat qui comporte une dépense de 50 000 \$ et plus, sans forcément recourir au processus de soumissions prévu à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, lorsque ces contrats sont reliés à l'exploitation du réseau de trains de banlieue et que le ministre des Transports les a autorisés.

En matière de trains de banlieue, le processus de soumissions n'est pas approprié à la plupart des transactions, lesquelles s'apparentent plutôt aux contrats devant être octroyés dans des situations monopolistiques où les avantages recherchés se retournent inévitablement contre celui qui devrait en bénéficier, car, dans la plupart des cas, une seule personne peut répondre aux conditions du cahier des charges et, dans certains cas, personne ne peut respecter intégralement la demande de soumissions puisqu'il s'agit de matériel usagé qui ne correspond pas tout à fait aux attentes, mais qui pourrait être adapté, à la suite de négociations.

Le processus de soumissions n'est toutefois pas écarté pour tous les contrats de nature ferroviaire. Il ne le sera que pour les contrats spécifiquement autorisés par le ministre des Transports et aux conditions qu'il aura déterminées.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Dans vos explications, vous dites: "... lorsque ces contrats sont reliés à l'exploitation du réseau de trains de banlieue". Mais quand on arrive à l'article 291. 30. 2, on se rend compte que c'est plus vaste que l'exploitation des trains. On dit: "... le ministre des Transports peut, aux conditions qu'il détermine, dispenser la Société de procéder par voie de soumissions pour accorder un contrat d'exploitation de tout ou partie d'un service de trains de banlieue ou un contrat pour l'achat, la location, la réalisation, la réparation, la réfection ou l'entretien de matériel roulant ferroviaire ou de tout ouvrage mobilier ou immobilier, y compris une installation ou une infrastructure, reliés à l'exploitation d'un tel service."

Prenons, par exemple, si on veut faire réparer les bancs d'un train. Je ne peux pas croire que c'est juste le gars qui manufacture les locomotives qui peut réparer les bancs. C'est un article tellement gros. On dit, à ce moment-là, qu'on peut tout faire sans soumissions. Je comprends que pour certaines choses, certains aspects, il peut ne pas y avoir de soumissions.

S'il n'y a qu'un soumissionnaire, cela peut être pire, c'est vrai, de demander un appel d'offres, parce que, si on le demande seulement à un et qu'il sait qu'il est le seul. Mais, dans beaucoup d'autres choses... L'autorisation est tellement globale. **Il** me semble que plusieurs choses peuvent être faites par plus d'une personne. L'entretien du matériel, la réfection, la réparation du matériel roulant, il doit y avoir plusieurs entreprises qui peuvent faire ça. **Il** y a plusieurs compagnies qui peuvent faire des trains au Québec, j'en suis certain, donc faire des boîtes, réparer l'intérieur et l'extérieur. Le système roulant, c'est une chose, mais il y a tout le reste qui va avec ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Lévis a saisi...

M. Garon: L'objectif.

M. Côté (Charlesbourg): ...l'objectif. Je ne sais pas s'il n'y aurait pas possibilité de resserrer le libellé. J'admetts avec **lui** que, si on était dans une situation, demain matin, où **il** faudrait aller en appel d'offres public pour réparer les bancs d'un train, ce **ne** serait pas forcément les ateliers du CN qui seraient les meilleurs et qui auraient les meilleurs prix; quelqu'un de l'extérieur pourrait le faire assez facilement.

M. Garon: Des artisans.

M. Côté (Charlesbourg): Des artisans pourraient le faire à un prix concurrentiel, c'est clair.

M. Garon: Possiblement Prévost Car qui fait des autobus. Les trains et les autobus, ça doit se ressembler, au point de vue...

M. Côté (Charlesbourg): Quoique là, **si** vous êtes obligé d'apporter les wagons à Sainte-Claire de Dorchester, vous allez avoir des problèmes. **Il** y a aussi une question de disponibilité...

M. Garon: Le train ne passe pas là?

M. Côté (Charlesbourg): ...d'endroit où ça peut être fait, dans les entrepôts du CN à Pointe-Saint-Charles, par exemple. Finalement, on s'est dit qu'à partir du moment où ce wagon doit être réparé, s'il y a des problèmes d'ordre mécanique ou des problèmes de structure, le meilleur endroit pour le faire c'est très certainement au CN. S'il s'agit d'autres éléments, à partir du moment où **ils** sont entrés, c'est sûr que la soumission intervient, à ce moment-là, parce qu'il faut faire le tour.

M. Garon: Mais vous le dites dans vos notes

explicatives. **Au** fond, vous dites: "...car, dans la plupart des cas, une seule personne peut répondre aux conditions du cahier des charges*.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Je comprends, quand **il** y a une seule personne, ça ne donne **rien** d'aller en soumissions. Au fond, c'est même hypocrite d'aller en soumissions s'il n'y en a qu'un.

M. Côté (Charlesbourg): Et ce serait même, **ultimement**, désavantageux parce qu'on pourrait se retrouver dans une situation où la soumission publique coûterait plus cher qu'une négociation avec la compagnie qui pourrait le faire.

M. Garon: Mme la Présidente, ce serait bon que les députés qui sont **intéressés**...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, **s'il** vous plaît!

M. Côté (Charlesbourg): Quand même, ce qu'on dit dans l'article, c'est que le processus n'est pas complètement écarté; on peut y recourir, mais ça prend une autorisation de la part du ministre. **S'il** y a un libellé **qui** pourrait être plus satisfaisant pour le député de Lévis, je suis prêt à ce qu'on regarde ça, parce que je pense qu'on se comprend sur l'objectif.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez suspendre l'article 3, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement. Je pense que les notes explicatives veulent appuyer le texte qu'on a là. Evidemment, dans les notes explicatives, on dit ce qu'on veut faire. Cela apparaît assez clair dans les notes explicatives, si je comprends bien le député de Lévis.

M. Garon: Les notes explicatives sont plus précises que le texte de loi. **Si** vous disiez, par exemple, qu'il ne pourrait pas y avoir plus d'un soumissionnaire, ou quelque chose comme ça... Ce que vous dites dans vos notes explicatives, c'est excellent, mais le texte de **loi** ne **dit** pas ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Oui, Anne-Marie Bilodeau, du contentieux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la directrice du contentieux. Comme le libellé provient du contentieux, elle va nous en donner la portée, selon le contentieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: Tout ce que vient faire

l'article, c'est donner un pouvoir. Une loi, comme vous le savez, est créatrice de pouvoirs ou d'obligations. On n'est pas censé faire de l'information dans la loi. Le pouvoir qui est accordé au ministre, ici, est très circonscrit, si vous me...

La **Présidente (Mme Bélanger)**: MM. les députés, est-ce qu'on pourrait avoir un peu de quorum?

Des voix: Décorum.

La **Présidente (Mme Bélanger)**: Décorum, excusez-moi. M. le député de Lévis n'entend pas les explications de Me Bilodeau.
(12 h 15)

Mme Bilodeau: Ici, le pouvoir est très circonscrit dans le contexte de contrats d'exploitation en matière ferroviaire et d'un service de trains de banlieue. Les exemples de contrat qu'on a eus concernaient l'achat, la location, la réalisation, la réparation. Donc, le pouvoir est très explicite et comprend même une énumération des cas où l peut être utilisé.

M. Garon: Oui, à part un chemin de fer, peut avoir d'autres contrats que ça? Cela comprend tout.

Mme Bilodeau: Il fallait préciser quand même que ce pouvait être pour l'achat, la location, la réalisation, la réparation, la réfection ou l'entretien du matériel roulant ferroviaire. Ce que je veux dire, c'est que le pouvoir que vous avez ici est très précis et très circonscrit aux cas d'espèce que vous pouvez rencontrer en matière ferroviaire, pour être bien sûr qu'on pouvait, à l'avenir, permettre à la STCUM de faire face à des situations qu'elle a connues dans le passé.

M. Côté (Charlesbourg): Et récemment.

Mme Bilodeau: Et très récemment, oui.

M. Garon: C'est un pouvoir général, pour tout ce qui concerne les chemins de fer, de ne pas aller en appel d'offres. Que peut-il y avoir comme contrat à part ça? Je vais vous donner un exemple. Vous avez un chemin de fer, cela peut être de réparer les roues. Les roues, les roulements et tout ça, je ne sais pas combien il y en a qui en font. Ce serait facile, par exemple, de regrouper ça avec tout l'entretien du wagon. Alors que ce n'est pas nécessaire, il peut y avoir un appel d'offres pour l'entretien du wagon. À part le système de wagon, le système de roulement qui a affaire au chemin de fer, le reste, c'est une voiture. On pourrait écarter l'appel d'offres uniquement parce qu'on inclut les roues alors qu'on pourrait faire faire ça en deux travaux différents. L'entretien des roues, c'est une affaire. Le reste, c'est une autre affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Mme la Présidente, nous sommes dans une situation où le matériel n'est pas neuf.

M. Garon: C'est pour cela que je...

M. Côté (Charlesbourg): C'est donc pour régler des problèmes de...

M. Garon:... d'entretien.

M. Côté (Charlesbourg):... locomotives qui datent du début des années trente et des années vingt.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, on fait appel à tout un système mécanique, électrique ou de châssis de wagon et ce n'est pas n'importe qui qui peut le faire. On en a l'exemple dans le cas des deux locomotives sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes. On ne savait même plus si cela pouvait être réparé. On a été obligé d'aller rapidement aux ateliers de Pointe-Saint-Charles. Après expertise, on a dit: Oui, donnons l'autorisation de faire les réparations de façon qu'on puisse retrouver le niveau de service qu'on souhaitait. On a cherché des pièces à travers le monde, même en Italie, pour prendre la relève. Ce n'est pas automatique.

Dans la majeure partie de l'oeuvre de ces wagons ou de ces locomotives... On l'a expérimenté encore en 1988. La STCUM a tenté d'aller en soumissions pour 41 wagons, sur le plan de la réparation, pour compléter une fois pour toutes la ligne Montréal-Rigaud avec des locomotives. On s'est retrouvé dans une situation où personne n'a été capable de soumissionner ou de respecter ces conditions parce qu'il y avait, dans le cahier des charges de l'appel d'offres, des éléments sur lesquels ils ne pouvaient pas répondre.

Moi, je suis le député de Lévis quand on parle des bancs. Ce sont des choses qui me frappent. C'est clair que n'importe qui peut rembourser un banc, pas n'importe qui, mais, en tout cas, plus d'un Individu. À partir du moment où on fait faire une réparation de ces wagons comme on le souhaite, est-ce qu'on est dans une situation où on peut dire: On va sortir les bancs ou est-ce qu'on fait faire le tout? Je pense qu'on peut avoir un "deal" global ou on peut avoir les meilleurs prix en négociant avec ces compagnies-là. C'est peut-être ça. Dans le cas des bancs, on pourrait toujours les sortir. On va avoir un bon "deal" sur les bancs, mais cela ne veut pas dire qu'au bout du compte, on ne sera pas dans une situation où cela coûte cher pour le reste.

Il faut bien se comprendre. Pour les réparations actuelles, c'est le gouvernement qui paie, en bonne partie. On n'aurait pas avantage, comme gouvernement, à s'automutiler dans le

sens que, si on dit: Dans certains cas, on veut se donner le pouvoir d'exempter la soumission publique, c'est pour une meilleure efficacité dans les prix de la même manière que le recours possible à la soumission publique est toujours là. Si on se rend compte qu'effectivement il y a plus d'un intervenant, c'est automatique, dans mon livre à moi, que c'est une soumission publique.

M. Garon: Je sais ce qu'il va arriver. Dans l'administration, c'est toujours la même chose. Quand la loi donne un pouvoir à l'administration - quand je dis administration, je ne dis pas le ministre, mais l'administration, les fonctionnaires - si on dit: Vous avez une possibilité de ne pas aller en soumissions, il va arriver toutes sortes de raisons. Habituellement, c'est parce que c'est pressant. On dit: Comment se fait-il que vous n'y avez pas pensé avant? Ah! C'est pressant. Tandis que là, il n'y a aucun fardeau de la preuve à faire. Tout ce qu'ils mettent, c'est le fardeau de la preuve sur le dos du ministre. Il n'y a aucun fardeau de la preuve à faire. Il n'y a rien, là. Il n'y a aucune condition. Les conditions, c'est le ministre qui va les poser s'il en veut. Eux autres, ils n'ont rien à prouver. Ils peuvent.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais...

M. Garon: Toute la pression va être sur le ministre. Ce qu'il va arriver, c'est que les gens vont arriver à la dernière minute et vont dire: On est pressés, 56 patentes. Ils n'auront pas fait d'autres efforts que ça. Là, ils vont mettre ça sur le bureau du ministre et vous allez être le premier de mauvaise humeur parce que vous allez vous faire coincer ou ce sera votre successeur parce que ça peut être un autre aussi. Je ne pense pas seulement à vous ou...

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce que je comprends, vous avez moins confiance en mon successeur qu'en moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non. Je veux dire que lorsqu'on donne une ouverture dans la loi, habituellement, l'administration la prend. Le message revient à l'administration que, maintenant, il n'est plus nécessaire de procéder par soumissions. Il n'y a pas de condition. S'il y avait un fardeau de la preuve à faire. Il n'y a pas le nombre requis de personnes pour offrir les services. Là, il y aurait une preuve à faire au ministre avant. Ce serait une barrière. Cela protège le ministre contre toutes les demandes qui vont arriver. Je suis certain qu'avec un article comme ça, toutes les demandes vont arriver sans soumissions et souvent à la dernière minute. Là, le ministre va être en maudit, il va dire: Dans le fond, vous ne me donnez pas le choix. Vous arrivez à la

dernière minute et vous me dites que c'est urgent. Tandis que si la loi disait: Il y a une preuve à faire, ce n'est pas dans tous les cas qu'on peut en dispenser. Mais, c'est lorsqu'il n'y a pas le nombre requis de fabricants ou de personnes capables de soumissionner, quelque chose comme ça. À ce moment-là, la STCUM, avant de procéder comme ça, va demander l'autorisation au ministre parce que c'est lui qui peut dispenser aux conditions qu'il détermine. Là, elle va savoir que si... Elle va dire: On n'est pas pour aller voir le ministre. Il va nous dire qu'il y en a d'autres qui peuvent soumissionner. Alors, tout de suite, il y a un écran.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. La situation que décrit le député de Lévis est une hypothèse qui est plausible. Mais, dans la réalité de tous les jours, il est clair qu'il y a des demandes de la STCUM qui peuvent venir concernant les trains de banlieue, mais elles sont suivies dans tous les cas par les officiers du ministère. Vous vous souviendrez très certainement de M. Lussier qui répondait très habilement et en connaissance de cause à vos questions sur la rouille...

M. Garon: Quel Lucien?

M. Côté (Charlesbourg): M. Lussier, dans un projet de loi précédent.

M. Garon: Ah oui, qui était avec vous.

M. Côté (Charlesbourg): M. Lussier était ici et vous répondait sur l'épaisseur du métal ou la grandeur des routes pennsylvaniennes, le climat de Pennsylvanie, le climat de...

M. Garon: Je me rappelle ça. Je me rappelle surtout au fond qu'il n'y avait pas pensé beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Non, non.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous dire une chose. C'est un homme compétent qui s'est occupé de son affaire.

M. Garon: Je ne dis pas qu'il n'est pas compétent.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, ce sont des gens au ministère qui doivent aussi vérifier, questionner, interroger tous les gestes que doit poser la STCUM. Comme ça implique éventuellement des fonds publics et payés par le gouvernement du Québec, ce n'est pas automatique que ça monte dans la filière et que c'est une approbation qui va comme ça. Chacun gère ses budgets et tente d'en donner le moins possible. Donc, ce questionnement-là, à l'intérieur de

l'appareil, est là au niveau de la relation des officiers du ministère qui ont des responsabilités vis-à-vis de la STCUM; il monte dans l'appareil sous le plan du sous-ministre adjoint et du sous-ministre et, éventuellement, du ministre, parce que ce n'est pas une délégation de pouvoirs. C'est le ministre qui doit donner l'autorisation et c'est très clair dans l'article.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Hull voudrait intervenir. M. le député de Hull.

M. LeSage: Si vous le permettez, Mme la Présidente, j'ai entendu les arguments du député de Lévis qui sont valables de même que ceux du ministre sûrement. Je pense qu'on doit tenir compte et se mettre dans la tête, lorsqu'on étudie un tel projet de loi, que ce qui prime d'abord et avant tout, c'est la sécurité des gens. Lorsqu'on parle de locomotives, on peut parler de l'extérieur, on peut parler de l'intérieur, on peut parler des bancs, c'est assez vague. Mais lorsqu'on parle de refaire des roues ou refaire des trains, des transmissions et ainsi de suite, je pense que des spécialistes en la matière, il n'y en a pas à la tonne. Il faut faire attention aussi, lorsqu'on parle du jeu des soumissions, d'éviter que certaines compagnies s'improvisent en la matière et que le ministère ou la communauté soit "poigné" légalement à accepter des soumissions qui pourraient être au détriment de la sécurité des citoyens. En tout cas, moi, je pense que le ministre doit forcément faire en sorte de protéger les citoyens dans ce sens-là et d'éviter les improvisations dans ce domaine.

M. Garon: Bien oui, mais, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Je voudrais dire au député de Hull que si on a des contrats aux États-Unis, c'est parce que les Américains nous permettent de soumissionner sur leurs appels d'offres.

M. LeSage: Oui.

M. Garon: Autrement, s'ils ne nous permettaient pas de soumissionner, on n'aurait pas de contrat pour Bombardier pour des trains en Pennsylvanie.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est de la construction à neuf.

M. Garon: Ah oui, je comprends ça.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas pareil.

M. Garon: Moi, on ne me fera pas croire

que c'est le même garage qui va faire la réparation intérieure des wagons et celle des systèmes de roulement des wagons. Je ne crois pas ça, parce que celui qui va s'occuper du roulement des appareils, des roues, des systèmes de suspension des trains, cela doit être une expertise. Mais, pour l'intérieur du train, le confort des passagers, je suis convaincu que ce n'est pas le même qui travaille sur les roulements à bille, le roulement, le graissage des roues ou l'entretien, qui est une autre forme d'entretien. Je suis convaincu que, dans un cas, il doit y avoir un entretien plus régulier et que, dans l'autre cas, il s'agit de faire un appel de réparation ou de rénovation à l'intérieur des wagons et, à ce moment-là, Je pense bien qu'on n'y va pas wagon par wagon. On va y aller pour un ensemble: Bon, ça fait 20 ans qu'on a ces wagons-là, ça vaut la peine de les réparer et on les répare tous ensemble, sachant que le coût va être meilleur si on ne les fait pas faire banc par banc. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de petites réparations: quand quelqu'un a brûlé, par exemple, quelque chose, et on sait bien que, quand il y a un trou dans un banc du wagon, il y a des gens qui s'amuse à agrandir le trou. Moi, je suis un peu étonné; ici, on est des parlementaires, ces tables-là étaient neuves; hier, j'étais au salon rouge, je regardais ça et je n'en revenais pas de voir l'état des tables. Je me dis: Sacrifice! Ce sont des députés qui travaillent là, ce ne sont pas des castors! Il y a des tables qui sont grugées. Alors, dans les trains, c'est la même chose, s'il y a un trou, il y a des réparations et l'entretien est nécessaire. Je me dis: À ce moment-là, le travail..., c'est pour ça qu'on dit la location. Je ne sais pas la location de quoi. La fabrication de trains, j' imagine qu'il n'y en a pas beaucoup qui en font au Québec, mais il doit y en avoir, il y en a peut-être plus d'un.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Prenons-les un par un. Location, je vous donne un exemple.

M. Garon: Oui, location de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Location d'une locomotive, comme ça a été le cas de Deux-Montagnes. Si on avait trouvé deux locomotives disponibles, par exemple, en Ontario ou dans le reste du Canada, on aurait dit: Bon, parfait! Il y a là les deux locomotives qu'on cherche, elles sont disponibles dès maintenant, on pourrait les louer. On ne fera pas de soumission publique. On dit: Oui, on loue tout de suite pour être capable de continuer la qualité de services qu'on donnait à Deux-Montagnes jusqu'à maintenant. Cela, c'est un cas vécu il y a deux mois, trois mois: on est dans une situation où la sécurité...

M. Garon: C'est temporaire en attendant les trains qui sont en fabrication.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'on répare, qu'on répare. Alors, la location, l'achat... On aurait pu acheter aussi parce que, effectivement, les deux locomotives qui sont en réparation, tout ce qu'on cherche à faire, c'est de leur retirer leur vie utile jusqu'à ce qu'on ait modernisé la ligne de Deux-Montagnes. Donc, cela aurait pu être l'achat, cela aurait pu être la location, la réalisation, la réparation, la réfection ou l'entretien de matériel roulant ferroviaire.

M. Garon: La réalisation, je ne sais pas ce que ça veut dire.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon, bon! Cela veut dire la construction, un nouveau terme du Code de procédure civile, me semble-t-il, ou...

Une voix: Code civil.

M. Garon: Pourquoi dit-on ça?

M. Côté (Charlesbourg): Du Code civil.

M. Garon: On emploie des mots et on ne sait pas ce qu'ils veulent dire. C'est quoi cette affaire-là?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, la réalisation veut dire la construction.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): C'est la nouvelle appellation - est-ce que je comprends, Me Savard - dans le Code civil.

M. Garon: Ce n'est pas sûr que c'est meilleur, voyez-vous. Je ne sais pas si vous aviez compris du premier coup.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que...

M. Garon: Quand je vous l'ai demandé, vous n'aviez pas l'air sûr, vous non plus. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais en tout cas, réalisation, cela a cette portée-là, sauf qu'on n'est pas habitué d'appeler une construction une réalisation.

M. Garon: Je pensais que les réaliser c'était plutôt les vendre pour avoir de l'argent "cash".

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Garon: Réaliser la vente. Mais il me semble que ce serait mieux de dire la construction plutôt que la réalisation.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je ne suis pas sûr. Si le Code est rendu là...

M. Garon: Le Code n'est pas supposé être

lu que par les experts. Je suppose qu'on est deux citoyens moyens...
(12 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est exactement ça aussi.

M. Garon: En marquant réalisation, vous avez été obligé de leur demander parce que vous n'êtes pas sûr et moi, je l'avais lu et ce n'est pas ce que cela voulait dire.

M. Côté (Charlesbourg): On est sûr maintenant.

M. Garon: À ce moment-là, cela veut dire que le terme n'est pas nécessairement bon. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Me Savard va vous donner l'explication du nouveau Code civil. Vous êtes avocat, moi je ne le suis pas. Amusez-vous et on va vous écouter. Je vais m'instruire.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Garon: Vous ferez l'histoire du mot. Ha, ha, ha!

M. Savard (Gilles): Si vous me le permettez, le terme "réalisation" équivaut au terme "construction". Dans le nouveau projet de Code civil qui sera bientôt étudié, le mot "construction" est beaucoup plus réservé à l'immeuble lui-même, aux choses immobilières. On construit une maison ou un Immeuble, alors que, lorsqu'on construit un wagon ou une locomotive, le terme devient impropre. Donc, à ce moment-là, c'est le terme "réalisation" qui embrasse cette notion-là.

M. Garon: Et "fabrication", ce sera pourquoi?

M. Savard: Pour ce qui est de la fabrication, vous allez fabriquer à partir d'objets hétéroclites que vous allez assembler. La construction ou la réalisation, c'est quelque chose qui sera fait en entier, en régie par une entreprise. Il y a beaucoup de subtilités qui sont développées dans le langage juridique. Ce terme a passé le filtre autant du Comité de législation que des secrétariats, et aussi au Conseil exécutif, pour s'assurer que la terminologie employée dans cet article correspond le plus aux nouvelles réalités de rédaction législative.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Me Savard. M. le député de Lévis, est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Garon: Ce que je dis au ministre, c'est que la réalisation, la construction des wagons, combien en font au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a les ateliers à

Pointe-Saint-Charles que vous défendez avec justesse et que tout le monde défend, pas particulièrement vous autres. Est-ce qu'il y a d'autres ateliers? Une autre entreprise, semble-t-il, qui le fait et qui s'appelle Septa, une entreprise privée.

M. Garon: Est-ce que GM en fait?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Et Bombardier?

M. Côté (Charlesbourg): Bombardier.

M. Garon: Cela fait trois. Trois, c'est suffisamment de monde pour faire des soumissions.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des réparations.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de réparations.

M. Garon: Oui, mais elles en fabriquent et elles en réparent.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Septa, ce sont seulement les réparations et, dans le cas de Bombardier... Est-ce que ce sont des réparations ou de la construction?

M. Garon: De la réfection. Vous faites une distinction entre construction, que vous appelez réalisation, la réparation, réfection, rénovation Je suppose, et l'entretien préventif. Il me semble que c'est dans le curatif, cela tombe dans la réparation. Tous ces termes qui veulent dire des choses précises, il doit y en avoir un certain nombre qui peuvent en faire. Au fond, je me dis que c'est de mettre le fardeau de la preuve pour demander au ministre de dispenser la Société de procéder par voie de soumissions et être obligé de dire au ministre... Si l'article dit que le ministre peut, lorsqu'il n'est pas possible d'avoir plusieurs soumissionnaires - par plusieurs. J'entends plus d'un - dispenser la Société de procéder par voie de soumissions. C'est à la Société à faire une preuve. Mais là, il n'y a aucune preuve. On dit: Le ministre peut, aux conditions qu'il détermine. Les conditions, on va dire avoir le meilleur prix. Qu'est-ce qu'il va donner comme conditions? Je pense d'abord que le ministre ne pourra pas suivre ça un par un lui-même. Quelqu'un va lui dire: C'est correct...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas de multiples cas.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est quand même très limité.

M. Garon: Mais, je pense de plus en plus que... Je lisais l'article de René Dumont - je ne sais pas si vous l'avez lu - l'agronome français qui parle d'écologie, de l'avenir du monde. Il pense qu'on...

M. Côté (Charlesbourg): En parlant des trains. Ah ouï!

M. Garon: Il disait que les trains sont écologiquement meilleurs que les automobiles, par exemple, en termes de protection de la couche d'ozone, quand on parle d'environnement et de tout ça. Évidemment, lui, il regarde ça dans un système planétaire; nous, on regarde plus localement, régionalement ou nationalement. Mais il dit que, si les gens ne changent pas leur comportement, il y aura des problèmes. Il est possible que, dans ces changements de comportement, les gens poussent davantage sur le train qui est plus propre. À ce moment, Je pense que, de plus en plus, on redécouvre le train. Autrefois, le train était considéré comme un moyen de transport pour un long voyage, dans des conditions particulières. Aujourd'hui, on commence à y revenir à cause du trafic, des embouteillages. Comme le train peut contribuer à faire circuler les gens plus rapidement en mettant moins d'automobiles sur les routes, peut-être 5000, 10 000 ou 15 000 de moins sur les routes, ça signifie donc des conséquences très importantes en termes de coûts.

Si ça se développe le moins, il y a des gens qui vont vouloir travailler. Entretien des trains... je suppose qu'il doit y avoir des vérifications courantes pour qu'il n'y ait pas d'accident, un entretien préventif...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des normes de sécurité, c'est sûr.

M. Garon: Oui, il y a des normes. J'imagine qu'il y a des gens qui vont se spécialiser un peu là-dedans, surtout s'il semble qu'ils peuvent avoir du travail. J'imagine aussi que le ministre ne fera pas des appels d'offres chaque fois qu'il faut réparer un wagon. J'imagine qu'il va signer un contrat pour un an avec une firme ou pour tant de mois. Dans l'appel d'offres, on va dire: Combien me demandez-vous pour la réparation? Il y en a certainement un qui va dire: Moi, Je vous propose un genre de contrat global - j'imagine que ça doit se faire un peu comme ça - pour l'entretien pendant telle période. C'est ce qu'on fait pour l'entretien des bâtisses publiques. On fait une soumission pour telle chose et après on signe un contrat d'un an pour ne pas recommencer chaque fois qu'il y a une réparation à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux me permettre de donner au député de Lévis une

copie de la lettre que m'adressait Mme Louise Roy...

M. Garon: Vous pouvez.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Vous le pouvez.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est juste sur le plan de...

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg):...de l'information.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ou peut-être pour la commission aussi si... Je vais peut-être juste vous en faire une petite lecture rapide pour essayer de nous mettre dans l'optique de situations vécues et on verra...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, on remet cette copie?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On verra si ça peut nous éclairer ou non.

C'est une lettre qu'elle m'adressait le 1er décembre 1988. Elle disait ceci: "Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Montréal-Rigaud, la Société, conformément à la loi, est allée, au printemps dernier, en appel d'offres pour l'acquisition de locomotives et de voitures d'alimentation électrique VAE et pour la modernisation des voitures B-800.

"À la suite de l'ouverture de ces soumissions, on constata l'absence de soumissionnaires relativement à l'acquisition de locomotives, et la seule soumission reçue pour la fourniture des VAE et la modernisation des voitures B-800 a dû être rejetée puisque excédant d'environ 40 % les budgets prévus à cette fin." Donc, on était dans une situation où on se disait: S'il n'y a qu'un seul soumissionnaire, ça peut être au désavantage de celui qui va en appel d'offres.

"Par la suite, les documents d'appel d'offres ont été révisés dans le but de diminuer les coûts. Certains travaux majeurs, soit les voitures B-800, ont été inclus. La Société procéda alors à un deuxième appel d'offres. À la suite de l'ouverture des soumissions, on constata que celles pour les locomotives et les VAE n'étaient pas conformes. La soumission pour la modernisation des voitures B-800 laissait peu de place à l'ajout de travaux majeurs importants autres que ceux prévus lors de l'appel d'offres." On se retrouve dans une situation où vous avez déshabillé le wagon et commencé à examiner un certain nombre de choses. Il y a maintenant des éléments que vous ne connaissiez pas avant: problèmes électriques, problèmes de toutes sortes, de toute nature, une corrosion importante, mais

vous ne pouvez pas les ajouter, puisque vous êtes déjà allés en soumissions publiques.

"Le dossier se retrouve dans une impasse. C'est la deuxième série d'appel d'offres et, si elle est rejetée, nous aurons beaucoup de difficultés à avoir des soumissionnaires. Tous ces détails retardent d'autant les travaux de modernisation de cette ligne. D'un autre côté, les voitures neuves de Bombardier seront livrées sous peu - elles l'ont été au début du mois de janvier 1989 et sont en service - mais nous n'avons pas, à ce jour, les VAE requises pour leur mise en service. On entrevoit la location à court terme de VAE.

"Cependant, comme vous le savez, nous devons, aux termes de la loi, procéder par appel d'offres public pour octroyer un tel contrat. Par ailleurs, nous sommes d'avis qu'une telle procédure, dans ce type de marché, risque fort d'échouer parce que ces équipements sont d'une disponibilité fluide et restreinte."

Et ainsi de suite dans le reste de la lettre que vous avez entre les mains. Donc, on va en soumissions et ça coûte 40 % de plus parce qu'on est dans une situation presque monopolistique. Plus on retarde le processus, plus on fait en sorte que... Il y a d'abord le vieillissement des wagons qu'on veut moderniser, réparer et rendre sécuritaires. On est dans une situation presque intolérable, et il y a des surprises à l'occasion.

M. Garon: Mettre dans le même appel d'offres l'acquisition de locomotives et la modernisation de voitures, ça me paraît drôle. L'acquisition de locomotives et de voitures d'alimentation électrique, c'est une affaire, et la modernisation des voitures, c'est une autre affaire.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que cela a été fait dans des appels d'offres séparés.

M. Garon: Au point de départ, ça ne l'était pas.

Une voix: Pas la première fois, la deuxième.

M. Côté (Charlesbourg): La deuxième fois.

M. Garon: Voyez-vous, on dit là-dessus: "La soumission pour la modernisation des voitures B-800 laissait peu de place à l'ajout de travaux majeurs importants." On n'est pas habitué à ce genre de contrat. Cela ne fait pas longtemps qu'on a un chemin de fer. Prenons, par exemple, les chantiers maritimes. Quand on construit un bateau, il y a des appels d'offres, mais on laisse une place pour du travail selon un taux horaire qui va au-delà de la soumission pour les raisons qu'on mentionne. Parfois, on peut se rendre compte que tels et tels travaux, qu'on n'avait pas estimé nécessaires au point de départ, deviennent nécessaires. Alors, ça, ça se fait en dehors de la soumission. Au moment de la soumission, l'entreprise a soumissionné là-dessus

aussi. Elle a indiqué que, s'il y avait des travaux excédentaires à faire, ça se ferait dans telles conditions. Habituellement, c'est un travail selon un taux **horaire**.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que, dans le cas d'une société de transport, je m'interroge à savoir si, **effectivement, elle peut** laisser une porte aussi **grande que** celle-là sur le plan du contrôle de ses coûts.

M. Garon: Je me dis que si elle possède... Elle a mis ensemble tout un ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le deuxième appel d'offres, **cela a été séparé**.

M. Garon: Oui, mais là on dit que ça laisse peu de place pour l'ajout de travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Majeurs. Oui.

M. Garon: Oui, j'ai compris cela. Moi, Je me demande si ce n'est pas dû à un manque d'expérience dans ce type de soumissions. Est-ce qu'ils sont habitués de faire des appels d'offres dans ce domaine, dans le domaine des chemins de fer? Je ne suis pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je partage votre...

M. Garon: Alors là, il y a une expertise à acquérir. À mon avis, je ne suis pas sûr que la meilleure façon de l'acquérir, c'est de les dispenser d'aller en soumissions.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ce n'est pas une dispense pour toutes les soumissions. Ce n'est pas une dispense automatique, il y a quand même des obligations. On dit: "... le ministre des Transports peut, aux conditions qu'il détermine, dispenser". Ce n'est pas "doit", c'est "peut" - vous savez, il y a une différence entre les deux - aux conditions qu'il détermine", évidemment... Je ne suis pas...

M. Garon: Je connais le ministre. Après cela, Montréal va arriver et lui dire: Nous autres, on veut une dispense. On sait bien, elle est toujours en dehors de la coche. C'est toujours spécial, elle n'est pas comme les autres, elle n'aura pas tort. Mais on donne une ouverture trop grande dans le projet de loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on est dans une situation où on doit moderniser des choses qui ne l'ont pas été.

M. Garon: Je suis d'accord avec vous. Mais c'est parce que le besoin n'était pas là.

M. Côté (Charlesbourg): On a déjà réglé un problème par une loi qu'on a adoptée. On a fait

l'acquisition de 24 wagons flambant neufs, on va avoir la paix pour un bout de temps. Maintenant, il faut compléter la modernisation de la ligne, en particulier du matériel roulant où l'équipement existant a besoin de réparations et ce sont des réparations majeures. On n'est pas dans un domaine... On vous a parlé tantôt de Septa. Septa, ce n'est quand même pas une boîte du **même niveau** que le CN. Donc, à partir de cela, **c'est un peu** la situation dans laquelle on vit. J'admets avec vous que, possiblement, la CTCUM n'a pas non plus toute l'expérience d'appels d'offres dans le cas des réparations de trains. C'est une expérience qui est quand même relativement récente.

Mais j'insiste sur le fait que "le ministre des Transports peut, aux conditions qu'il détermine" et s'il commet des bourdes, l'Opposition, en règle générale, est là pour y veiller et lui taper sur les doigts. Elle ne se gêne pas quand cela arrive.

M. Garon: Ce dont J'ai peur, c'est que, là-dedans, U ne se développe aucune expertise au Québec, parce qu'on va choisir quelqu'un et on va procéder avec ça. Moi, je me rappelle...

M. Côté (Charlesbourg): Au Québec.

M. Garon: Oui. Je vais vous donner un exemple. Il y a quelques années, le gouvernement subventionnait des bacs pour mettre les poissons dedans, afin qu'ils ne soient pas tous dans un tas, parce que celui d'en dessous trouvait la charge pesante quand il y en avait 15 000 livres dans le même bateau. Alors, on a décidé de mettre des bacs. Tout le monde me disait: Il n'y a que les Français qui font des bacs. Moi, c'est drôle, je me disais que faire des bacs à poissons, ce n'était pas comme faire une bombe atomique ou envoyer des satellites sur Uranus. Ils en envoient de toute façon. Alors, on a attendu les soumissions pendant six mois. On a normalisé le bac. On a exigé un contenu québécois. La première nouvelle qu'on a eue, c'est que Métivier, de Saint-Damien, comprenez-vous, a dit: Moi, je suis capable de faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un bac en plastique.

M. Garon: Un bac en plastique, mais c'était un devis. Quand même, ça prend de l'expertise.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends.

M. Garon: Un bac en plastique et tout ça. L'année suivante, je suis allé à une exposition à Boston, non c'est à Seattle que je l'ai vu la première fois et j'ai vu que Métivier, de Saint-Damien, était là et qu'il offrait ses bacs et d'autres produits pouvant servir dans le domaine de la pêche. L'année suivante, il était à Boston et, aujourd'hui, c'est un des fournisseurs, dans le

domaine du plastique, de ce genre d'équipement. Dans le domaine des locomotives, c'est la **même** chose. Si Bombardier n'avait pas commencé par en faire une, elle n'en aurait jamais fait. Là, si on dit, par exemple: On invite des gens à soumissionner pour la réparation et l'entretien, ça ne doit pas être sorcier d'entretenir un wagon quand même.
(12 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Mais, là, ce n'est pas...

M. Garon: Cela ne doit pas être le cinquième degré d'abstraction.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais je...

M. Garon: Cela doit se faire par du monde.

M. Côté (Charlesbourg): Je reviens au bac en plastique. Je pense que c'est une bonne idée de prendre cette comparaison. On sait que, dans le comté de **Bellechasse**, on se spécialise dans le domaine du plastique.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, il y a une expertise qui existait déjà là. Qu'on trouve une méthode pour faire un bac de plastique qui soit capable de supporter 200 ou 250 livres de poisson et pour les empiler, j'en suis. La sécurité du poisson est peut-être garantie, sauf que, lorsqu'on arrive dans le cas d'un train, c'est la sécurité du monde.

M. Garon: Là, nous ne **parlons** pas trop de poisson!

M. Côté (Charlesbourg): Non!

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Alors, à partir de ce moment-là, il y a des normes. Transports Canada a des normes de chemins de fer. On a **même** adopté un projet de loi pour refaire les nôtres sur le plan des normes de sécurité...

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): ...concernant les chemins de fer. Donc, il faut que ce soit respecté. Il n'y a pas 50 possibilités. Il y a les ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, pour ce qui en reste, et il y a Bombardier, alors que Septa, c'est beaucoup plus mineur, en termes de capacité, parce que ce n'est pas une entreprise de même taille. À partir de ça, on joue au jeu de la soumission entre Bombardier et le CN. On est toujours dans une situation d'urgence, sur le plan de l'intervention, dans ces cas.

Je vous ai donné le cas de Deux-Montagnes. C'est également le cas de ces unités en ce qui

concerne Montréal-Rigaud où on est toujours dans une situation d'urgence. Donc, il faut prêter un peu de bonne foi aux fonctionnaires et au ministre qui auront à prendre les décisions et à recevoir des démonstrations dans ces cas-là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Est-ce que le sous-ministre avait une explication à donner?

M. Côté (Charlesbourg): Un peu d'information additionnelle, Mme la Présidente. Ce que M. Hinse me donne comme exemple, c'est que, dans le cas de la location, on se retrouve dans des situations où, si on veut louer, il faut louer dans la journée. Si tu ne loues pas dans la journée, quelqu'un d'autre va le faire, donc il n'y en aura plus. Si tu dois procéder par soumissions publiques...

M. Garon: Je ne nie pas que, dans le cas de la location, par exemple, ce ne serait pas facile de faire la preuve au ministre. Au fond, ce serait une option de location. On demande à deux ou trois endroits, puis on dit au ministre: Voyez, regardez ce qu'on a. Ce n'est pas ça. Je comprends l'affaire de location assez facilement. Ce n'est pas à ça que je pensais. L'achat des locomotives, ce n'est pas ça. Je pense beaucoup plus en termes des autres choses, comme la **réparation** et développer... Il y a des gens qui sont dans le domaine des autobus chez nous. Vous ne me ferez pas coller qu'un gars qui est dans le domaine des autobus ou dans celui des wagons, ça ne se ressemble pas en **mosus**.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, une chose est certaine, c'est que, si **on** prend Prévost Car, son modèle conventionnel par rapport à l'articulé, ce n'est pas pareil. C'est le plus bel exemple.

M. Garon: Je crois ça, oui. Je vous crois.

M. Côté (Charlesbourg): On est juste dans le domaine des autobus.

M. Garon: Oui, je crois ça.

M. Côté (Charlesbourg): À partir de ça, quand tu tombes dans le domaine des trains, c'est un peu plus compliqué.

M. Garon: C'est différent.

M. Côté (Charlesbourg): C'est différent et c'est un peu plus compliqué.

M. Garon: Mais à **Sainte-Anne-de-la-Pocatière**, ils doivent être capables de les réparer s'ils sont capables de les fabriquer.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Juste dans le domaine des autobus pour finir, il n'y en a pas 50 000 qui en fabriquent au Québec.

M. Garon: Il y en a deux. Il n'y en a que deux?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a Prévost Car...

M. Garon: Et GM.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y en a deux, alors ce n'est pas facile. Donc, dans le domaine des trains...

M. Garon: Non, je comprends. Ce n'est pas à ça que je pense. Je pense que pour la construction, il ne doit pas y en avoir beaucoup, la location non plus, mais pour la réparation, la réfection ou l'entretien de matériel roulant ferroviaire ou de tout ouvrage mobilier ou immobilier, y compris une installation ou une infrastructure, reliés à l'exploitation d'un tel service... Pour l'installation ou l'infrastructure, j'imagine que, cela aussi, c'est un devis à suivre, point.

M. Côté (Charlesbourg): Mais "ouvrage mobilier ou immobilier", ça ne m'énerve pas si ça saute, en passant, si c'est ça qui...

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Ce que je pense, c'est que ce serait à la Société de faire la preuve au ministre. Elle sait, qu'au point de départ, elle a une preuve à faire, qu'il n'est pas possible d'aller en appel d'offres. C'est rien que ça, au fond. Je comprends que si...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas de problème avec ça, mais comment...

M. Garon: Parce que, tel que rédigé, ils n'ont aucune preuve à faire. Ils viennent voir le ministre et ils disent: Tu n'as qu'à mettre des conditions.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce que je comprends, c'est que ce qu'il faudrait ajouter à l'article, c'est un élément plus fort pour faire en sorte que, dans le texte même, il y ait l'obligation de faire la démonstration.

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas de problème avec cela, parce que, pour moi, c'est ce que cela veut dire. Le ministre...

M. Garon: Dans les explications, c'est ce qu'on dit aussi. Si votre texte de loi disait exactement ce qu'on dit dans les explications, je n'aurais aucun problème avec cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que mon...

M. Garon: Les explications sont meilleures que l'article.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais les gens de mon contentieux - comme vous le savez, je ne suis pas avocat, je suis seulement historien...

M. Garon: Mais, souvent, les avocats font les lois en lisant les textes historiques pour ne pas répéter les mêmes erreurs.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que, dans ce cas, il y ait une possibilité d'erreur. Mais les gens du contentieux me disent - on a des gens qui nous conseillent et bien - que l'article, tel qu'il est, nous donne ces éléments.

M. Garon: Oui. Mais il ne vous rend pas service, je suis convaincu de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez me rendre service?

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Avant de partir, vous voulez me rendre service?

M. Garon: Pas à vous-même, en particulier, mais à la fonction, au ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je fais cela pour vous taquiner un peu.

M. Garon: Non, au ministre. Les gens ont toujours tendance à nous laisser totalement le champ libre. Tout le monde sait que, quand le champ est totalement libre, c'est l'administration qui mène, ce n'est pas le ministre. Le ministre ne peut pas - vous avez combien de fonctionnaires? - vérifier tout ce que les gens font. Mais, là, il n'y a pas de preuve à faire. J'ai souvent vu des gens dire: Faites cela comme ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire...

M. Garon: Je vais vous dire - c'est pour cela qu'on parle des soumissions, de choses semblables - que je suis un de ceux qui sont allés au-delà de Rosalie. J'avais le droit de prendre Rosalie, mais je ne l'ai pas pris. Je préférerais aller en appel d'offres tout le temps pour avoir la paix. Étude faite, on s'est rendu compte qu'en allant en appel d'offres public tout le temps, on épargnait 28 %. Je me rappelle cette étude du ministère, dans le temps. J'ai dérogé à Rosalie, non pas pour aller sur invitation, mais en appel d'offres public, parce que les cadres, les entrepreneurs qui peuvent faire l'ouvrage, surtout dans le domaine agricole, ne sont pas

nécessairement là tout le temps. Quand tu appelles, il faudrait que tu appelles dans plusieurs cases, etc., alors que l'appel d'offres public donne la chance à tout le monde. Personne ne peut chialer, tous ont eu leur chance.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends l'intervention du député de Lévis. Mais quand le contentieux me **dit** que **j'ai** ce qu'il me faut...

M. Garon: Oui, vous avez ce qu'il vous faut, mais toute la charge est sur votre dos, tandis que la charge devrait être sur l'organisme qui veut éviter les soumissions. Il devrait être obligé de démontrer...

Une voix:...

M. Garon: Je comprends cela. Sauf qu'on va arriver avec toutes sortes de demandes. On va dire: C'est urgent ou toutes sortes d'affaires. Alors, la charge est toujours sur le ministre. C'est à lui de mettre des conditions et de dire oui ou non. Je pense que c'est mieux si le ministre dit: Je ne peux pas, vous ne m'avez pas fait la preuve que vous ne pouvez pas aller en soumissions. Vous ne m'avez pas fait la preuve qu'il n'est pas possible d'aller en soumissions. C'est bien moins onéreux pour le ministre d'administrer sa loi, que d'avoir des yeux tout le tour de la **tête** pour vérifier si c'est possible ou non, si, dans la soumission, on n'a pas regroupé des choses pour qu'il y en ait seulement un qui soit capable de faire l'ouvrage. Parfois, une soumission peut être divisée en deux ou trois morceaux. Alors, **il** peut y avoir plusieurs soumissionnaires sur une partie et, sur l'autre partie, seulement un. Si on regroupe tout cela, c'est évident, à ce moment-là, qu'il va y en avoir seulement un. Le ministre est pris pour tout surveiller, tandis que je pense que ça devrait être à celui qui fait une demande de dispense d'en faire la preuve. C'est lui qui doit prouver quelque chose, et non le ministre qui **soit** obligé de tout surveiller pour accorder une dispense selon certaines conditions.

Quand je pense à cela, je ne pense pas à tel ou tel ministre. Je pense à cela dans l'exercice de ses fonctions. Je vais vous dire que si j'avais été à votre place et qu'on m'avait offert cela, je n'aurais pas pris cet article. Je me dis qu'avec ça tu es toujours obligé de tout surveiller.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-ci, Mme la Présidente, je pense que, sur le fond, on s'entend.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On se comprend très bien. En tout cas, je fais pleinement confiance à mon contentieux qui m'indique qu'effectivement cela peut mettre un peu de pression sur le ministre, mais c'est à lui de la supporter. On est des hommes politiques et on doit vivre avec les décisions qu'on prend tous les jours, dans ce cas comme dans d'autres. J'imagine que, moi comme d'autres, nous aurons présents à l'esprit les commentaires qui sont là, qui sous-tendent que, dans chacun des cas, la démonstration devra être faite.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté sur division. J'appelle l'article 4.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 291.33 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

"Dans ce cas, il n'a pas à obtenir le certificat du trésorier visé à l'article 306.13, **mais il** doit déposer un rapport **motivé** au conseil d'administration de la Société et au Conseil à la première assemblée qui suit; lorsqu'il s'agit d'un contrat visé à l'article 291.30.2, il transmet une copie du rapport au ministre des Transports."

La modification proposée prévoit qu'en certains cas de force majeure, le président du conseil d'administration de la Société ou, en son absence, le président-directeur général pourra octroyer, sans procéder par soumissions, un contrat relatif à l'exploitation du réseau de trains de banlieue. Toutefois, il devra transmettre au ministre des Transports une copie du rapport motivé qu'il doit produire au conseil d'administration de la Société et au conseil de la Communauté urbaine de Montréal, lorsque surviendront de tels cas de force majeure. Cette obligation est une mesure **de** concordance avec le pouvoir du ministre, conféré à l'article précédent, de dispenser la Société du processus de soumissions en matière ferroviaire, ce qui ne peut être fait en cas de force majeure. À défaut pour le président ou pour le président-directeur général, en son absence, de disposer d'un tel pouvoir, non seulement le service de trains de banlieue, mais encore le service de trains de marchandises pourraient être interrompus puisqu'ils utilisent les mêmes voies. Ces interruptions ieraient à rencontre de l'intérêt public.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Attendez un peu. Qu'est-ce que c'est, l'article 291.30.2? C'est **la** conséquence **de** ce qu'il vient d'adopter.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est adopté.

M. le ministre, étant donné vos occupations, nous allons suspendre les travaux de la commission jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 13)

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

Je déclare la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée des projets de loi suivants: 143 et 132. Nous étions donc, avant la suspension, au projet de loi 143, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les transports. Que je sache, l'article 4 avait été adopté. À moins qu'il n'y ait d'autres commentaires, j'appelle l'article 5.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes bien informé, M. le Président. On voit que la communication...

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'ai une excellente vice-présidente.

Loi sur le ministère des Transports

M. Côté (Charlesbourg):... est un excellent moyen moderne de communication. "L'article 11 de la Loi sur le ministère des Transports... est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

"Il peut aussi, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, pour le maintien ou rétablissement d'un service de trains de banlieue, acquérir un bien ou conclure un contrat pour la réalisation d'un ouvrage mobilier ou immobilier, y compris une installation ou une infrastructure, et les céder à un organisme public de transport en commun, un conseil intermunicipal de transport ou une municipalité."

La modification proposée est le corollaire de l'article 3 du projet qui permet à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal d'écarter le processus de soumissions en matière de trains de banlieue. Il permet au ministre, non seulement d'acquérir des biens en matière ferroviaire, mais encore d'en disposer au profit d'un organisme public de transport en commun, d'un conseil intermunicipal de transport ou d'une municipalité, sans devoir suivre les contraintes de la réglementation applicable

généralement à l'acquisition de biens pour les fins du gouvernement et leur disposition lorsqu'ils ne sont plus requis. Le ministre des Transports dispose actuellement du pouvoir d'acquérir des biens, mais uniquement si ces biens sont destinés à un usage gouvernemental. Il n'est donc pas possible, sans modification législative, qu'il acquière des biens uniquement pour des fins de revente à un organisme public de transport en commun comme la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Finalement, ça signifie qu'on pourrait répéter l'expérience qu'on a vécue au chapitre des 24 wagons de métro pour Montréal-Rigaud. Le gouvernement paierait la totalité de ces biens et, par la suite, des obligations seraient transférées à la Société.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des questions?

M. Garon: On ne parle pas de soumissions ici. Il n'est pas question de soumissions.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est qu'il pourrait l'acheter et ensuite le revendre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est le principe de...

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est ce qui a été fait dans le cas de l'achat du train.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Les 24 wagons qu'on a achetés de Bombardier, le surplus de la Pennsylvanie.

M. Garon: En quoi est-ce le corollaire de l'article 3? Je ne comprends pas trop. Ça m'apparaît quelque chose de différent.

M. Côté (Charlesbourg): Me Savard.

M. Savard: Si vous me permettez, c'est un peu dans le sens du pouvoir qui est accordé à la STCUM, qui peut être dispensée de recourir à un processus de soumissions publiques. Le ministre des Transports peut, lui aussi, être exonéré d'un processus de soumissions publiques lorsqu'il a l'intention d'acquérir certains biens en matière de trains de banlieue. C'est dans ce sens que les deux articles sont corollaires en ce qui concerne la possibilité d'avoir une approbation qui évite le processus et aussi un contrôle. Dans le cas de la STCUM, le contrôle est fait par le ministre des Transports. Dans le cas du ministre des Transports, le contrôle est le gouvernement qui va déterminer à ce moment les modalités, c'est-à-dire les conditions pour pouvoir réaliser la transaction.

M. Garon: Mais normalement, c'est l'appel d'offres... Cela n'écarte pas l'appel d'offres. Je ne vois pas comment vous dites que ça écarte l'appel d'offres. En tout cas, ce n'est pas clair.

M. Savard: Cela peut écarter l'appel d'offres grâce aux mots suivants: Aux conditions que celui-ci détermine. Donc, c'est le gouvernement qui verra si effectivement c'est par appel d'offres ou si ce n'est pas un autre processus que l'appel d'offres, qui pourrait être soit une invitation, un appel sur invitation, ou encore à d'autres conditions qui seront fixées dans l'autorisation elle-même.

M. Garon: Je trouve ça tiré un peu par les cheveux. Cela pourrait être les conditions que le gouvernement détermine pour aller en appel d'offres. Ce n'est pas clair que ça écarte l'appel d'offres. Avec l'autorisation du gouvernement qui permet ces achats et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, ça pourrait être les conditions de la soumission et après, ça va en soumissions. Je ne vois pas en quoi... On ne peut pas écarter un appel d'offres par un article aussi vague que celui-là. Ce n'est pas clair. La loi sur l'appel d'offres est une loi très claire. Ici, vous avez une disposition qui peut être interprétée bien différemment: "Il peut aussi, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas". "Aux conditions", on a conclu que c'étaient les conditions qu'on retrouverait dans l'appel d'offres. Ce n'est pas évident.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le ministre, vous avez des commentaires?

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai absorbé une série d'informations qui me paraissent tout à fait pertinentes. Voulez-vous les partager?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Le contraire m'aurait surpris.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est que la portée de l'article tel qu'il est n'élimine pas les règles générales de l'administration financière. Elles sont toujours là. Chaque fois qu'il y a des sommes d'argent requises, on est obligé de passer par le processus du Trésor, par le processus d'un décret gouvernemental, si c'est au-delà de 1 000 000 \$. Donc, tout le processus est à nouveau validé, non seulement par le ministère, mais par l'appareil gouvernemental. Le gouvernement exige des réponses et, dans ce cas-là, peut exiger une soumission publique ou, à la lumière de la démonstration qui sera faite, peut donner l'autorisation de ne pas aller en soumissions publiques.

M. Garon: Pas à cause de cet article 5,

mais à cause d'autres dispositions.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, à cause d'autres dispositions complémentaires.

M. Garon: C'est ce que je pense. D'accord, adopté.

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

Loi sur les transports

M. Côté (Charlesbourg): L'article 4 de la Loi sur les transports est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

"Il peut retenir, annuler ou diminuer le montant de tout ou partie des subventions d'un bénéficiaire qui ne respecte pas une condition ou une modalité établie pour l'attribution d'une subvention." Cela n'a même pas besoin de commentaires.

M. Garon: Vous ne pouviez pas faire ça avant?

M. Côté (Charlesbourg): Non. La seule règle dans nos programmes d'aide, c'est s'il y a discrimination; à ce moment, on peut retenir des sommes d'argent ou retarder le paiement. Cela n'a pas de bon sens aujourd'hui, avec les sommes d'argent que le gouvernement du Québec investit dans le transport en commun, qu'on n'ait pas une prise quelque part pour être capables d'obliger les sociétés à les investir pour les fins pour lesquelles on les donne. Cela me paraît invraisemblable.

M. Garon: C'est pour n'importe quelle subvention.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est de portée générale.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): De portée plus générale sur les subventions pour le transport en commun. On est rendu avec des enveloppes de subvention plus larges...

M. Garon: Est-ce que c'est seulement pour le transport en commun?

M. Côté (Charlesbourg): Toutes les situations.

M. Garon: N'importe quoi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui et c'est normal. C'est normal. On me dit: Sauf dans le cas du transport scolaire où c'est déjà prévu, actuellement, dans la Loi sur l'instruction publique.

On m'a rapporté, quand je suis arrivé au

ministère - je ne suis pas allé vérifier et ce sont toujours des choses qui sont difficiles à rapporter, donc je les donne sous certaines réserves - qu'on a donné, dans le passé, des subventions pour la construction du métro; dans plusieurs cas, elles ont servi pour la réparation d'infrastructures de métro qui étaient déjà construites. La portée exacte visait le prolongement du métro. On s'en est servi, dans certains cas, pour réparer des stations de métro, donc pour d'autres fins pour lesquelles elles avaient été votées. Il n'y avait de prise nulle part pour rétablir la situation. Donc, dans ce cas-ci, la démonstration devra se faire.

M. Garon: Comment ça, il n'y a pas de prise? Si le ministre donne des subventions pour telles fins et qu'elles sont utilisées à d'autres fins, il me semble qu'il va de soi que les conditions n'ont pas été respectées. Je ne comprends pas trop, parce qu'on donne de l'argent pour une fin bien précise et il est utilisé pour d'autres fins. On est obligé de le donner quand même, je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on le donne, mais c'est après les faits, et dans le processus actuel... Mol, j'ai toujours discuté de ça chez les fonctionnaires du ministère et du contentieux... Avec ce qu'on a actuellement, on n'est pas capable, il faut aller faire une preuve devant les tribunaux, semble-t-il, avec ce qu'on a et on n'irait pas loin, alors que là, c'est beaucoup plus fort. C'est un pouvoir plus fort que ce qu'on a maintenant, il n'y a pas de prise.

Je vous donne un exemple - on me le rappelle, il s'en passe tellement qu'on finit par oublier. On a négocié une enveloppe fermée pour les sociétés de transport en service. Si Montréal ou la STCUM avait décidé, comme M. Perreault a déjà menacé de le faire, à un certain moment, de couper le service sur la ligne 4, on n'avait pas grande possibilité, à l'époque.

M. Garon: Pourquoi n'aurait-il pas le droit de couper le service sur une ligne, c'est lui qui mène son transport?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est parce que c'est l'enveloppe fermée. L'enveloppe fermée à l'opération tient compte de tels services, partout sur le réseau, que ce soit pour le métro ou pour les autobus.

M. Garon: Mais une corporation de transport en commun a le droit de changer ses tracés, la fréquence des véhicules sans que les subventions changent.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, on ne parle pas de fréquence, on parle de couper le service du métro à Longueuil.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est

parce que ça touche la commission de transport. Si la STCUM, à Montréal, décide de couper le transport qui vient sur la rive sud, il n'y a aucun moyen pour l'actuel gouvernement de forcer la STCUM à fournir un service à la clientèle de la rive sud.

M. Côté (Charlesbourg): A moins d'une loi ou d'une mise en tutelle... On ne pouvait même pas faire ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): D'ailleurs, c'est un cas vécu.

M. Garon: Il n'en aura pas plus avec ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Par-don?

M. Garon: Il n'en aura pas plus avec ça. Il ne pourra pas, dans sa loi, obliger tout le réseau tel qu'il est, à un moment donné, sans qu'il change... Je ne vols pas comment il va en avoir plus.

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins, on peut couper la subvention équivalente, cela peut faire mal.

M. Garon: Mais votre subvention n'est pas affectée de façon aussi précise que ça.

M. Côté (Charlesbourg): Au moins, on se donne le pouvoir de le faire, alors qu'actuellement on ne l'a pas.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est la partie de subvention, M. le ministre, qui touche les opérations.

M. Côté (Charlesbourg): Prenons un autre exemple. En ce qui concerne les immobilisations, chaque année...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... il y a un plan triennal qui est déposé, où on dit: On demande tant d'argent pour tant d'autobus, pour un nouveau système de perception et pour la construction d'un garage. Sous la foi de tout ça, après analyse, on dit: Parfait. Le gouvernement dit oui, on accepte les conditions et on verse l'argent. Ils font le garage et, pour les boîtes de perception, ils n'ont plus d'argent, ils ne les mettent plus. À ce moment-là, le gouvernement va être en droit d'aller chercher l'argent qui a été donné et qui aurait dû servir à des boîtes de perception. Avant de faire le paiement final, on va tirer dessus et on va le garder. Ça m'apparaît bien normal. Ce qu'on n'avait pas jusqu'à maintenant. D'ailleurs, le plus bel exemple, j'imagine que c'est une reconduction du pouvoir de la Loi sur l'instruction publique. Alors...

M. Garon: Ça dépend comment les ententes sont faites, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner un autre exemple. Lorsqu'on a commencé à travailler un peu sur l'enveloppe du financement scolaire, on donnait une subvention aux commissions scolaires. Pas dans tous les cas, mais dans certains cas, on a réparé les toitures d'école avec l'argent qui devait servir au transport. Ce n'est pas correct. On n'avait pas de pouvoir. À l'intérieur de la loi et de la réglementation, on s'est donnés des balises, ce qui fait qu'aujourd'hui, non seulement ils peuvent l'appliquer, mais ils doivent l'appliquer au transport scolaire. Et à ce moment-là, s'il ne l'est pas, on peut couper une partie de la subvention. C'est un peu ce qu'on veut faire dans d'autres domaines. Ce qui m'apparaît normal.

M. Garon: Au fond, ça va dépendre si l'entente est assez précise pour permettre ça. Parce que, des fois, les ententes sont bien faites et des fois elles sont...

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que même dans certaines situations, même si c'est bien fait au plan juridique, il y a des gens qui l'attaquent quand même. Alors, on n'est jamais à l'abri de quelqu'un qui va le contester. Au moins, on se donne des pouvoirs un peu plus clairs que ce qu'on a maintenant.

M. Garon: Des fois, il y en a qui contestent, pas nécessairement pour gagner, mais pour retarder l'échéance.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est en plein ça.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'article 6 est donc adopté. J'appelle l'article 7.

Dispositions diverses

M. Côté (Charlesbourg): "Les autorisations de dépenses, visées aux articles 291.34 et 306.13 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et accordées avant le 1er janvier 1990, ont et ont toujours eu effet même si aucun certificat du trésorier de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal n'atteste la disponibilité de crédits suffisants."

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis.

M. Garon: À quelles dépenses est-ce que ça se réfère?

M. Côté (Charlesbourg): À toutes les dépenses.

M. Garon: Ouf!

M. Côté (Charlesbourg): Ouf, mais il faut bien se comprendre, là. Lorsqu'on a analysé, l'an passé, la situation financière de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, c'est à peu près 2 000 000 \$ que ça coûtait pour implanter le système de certification de crédits qui devait être implanté pour le 1er janvier 1989. Et, compte tenu de la situation financière de la STCUM dans cette négociation, c'est nous qui avons pris l'engagement d'inclure dans un projet de loi un article qui permettrait de le reporter au 1er janvier 1990. C'est exactement ça qui est apporté. Il n'y a rien de neuf. C'est une décision qui avait déjà été prise et qui devait avoir effet au 1er janvier 1989... Donc, on reporte au 1er janvier 1990 l'application de cette règle-là qui s'inscrit dans le processus normal d'une gestion. Mais la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal n'avait pas les sommes nécessaires pour le faire et il y avait d'autres priorités que celle-là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y a d'autres questions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Attendez un peu. Vous voulez dire qu'ils ont dépensé des sommes qu'ils n'avaient pas? Ils ont dépassé les autorisations budgétaires?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est un système de certification de crédits qui devait s'implanter, avant même d'engager la dépense - il n'était pas implanté - et qu'une loi devait - je pense que les Affaires municipales avaient passé ça - implanter au 1er janvier 1988, et qui a été reporté au 1er janvier 1989 et qui l'est au 1er janvier 1990. C'est exactement ça la portée. Ça n'existe pas, mais ça va exister à partir du 1er janvier 1990.
(15 h 30)

M. Garon: L'autorisation préalable des dépenses.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est exactement cela.

M. Garon: Comment se fait-il qu'ils étaient soumis au système si le système n'existait pas?

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne sont pas soumis au système.

M. Garon: C'est ce que vous dites, vous ratifiez parce que... Vous dites que les autorisations de dépenses ont et ont toujours eu effet même si aucun certificat du trésorier de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal n'atteste la disponibilité de crédits suffisants. Cela veut dire que le système fonc-

Donnait sans qu'il puisse fonctionner. Il fonctionnait légalement...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner les petites notes que j'ai, j'avais oublié de tourner ma page. Ne bougez pas, je vais vous en donner un autre. Je vais vous lire tout cela.

Un délai additionnel jusqu'au 1er janvier 1988 s'est avéré insuffisant. Voici les raisons: Le conseil d'administration n'a été formé qu'en janvier 1986. Un consultant n'a pu être embauché avant avril 1986. On dit que la tâche s'est avérée plus complexe que prévu car les autorisations de dépenses sont déconcentrées et les dépenses multiples.

L'architecture du système du suivi des dépenses a dû être revu afin de concevoir un nouveau système sur support Informatique qui nécessita la création de programmes et de logiciels. Les données disponibles ont été saisies sur le nouveau support et le personnel reste à être formé, c'est ce qui est fait au moment où on se parle. Donc, il y a eu des efforts de faits au-delà de l'impact financier. Les gens n'étaient pas prêts à l'implanter.

M. Garon: Avant cela, ça fonctionnait comment avant l'implantation du système? Ils dépensaient sans certification de crédit?

M. Côté (Charlesbourg): Par anticipation. Peut-être que M. Hinse, qui est un habitué de ces commissions et de ces sociétés...

M. Hinse (Liguori): C'est un système conventionnel de suivi budgétaire poste par poste mais où le contrôleur certifie par une espèce d'anticipation du système, alors que le nouveau système va nous donner la position en temps réel des dépenses budgétaires dans chaque poste budgétaire. Dans l'ancien système, c'était peut-être un mois de réaction. Compte tenu de la réserve qu'ils avaient, ils disaient: Oui, avec les dépenses qui se sont faites au cours du dernier mois, on pense qu'il y a suffisamment d'argent. Ils fonctionnaient de cette façon-là. Alors, que par le nouveau système, le contrôleur va pitonner le poste budgétaire et va dire au cent près s'il reste de l'argent. C'est simplement la différence.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'article 7 est donc adopté. J'appelle l'article 8.

M. Côté (Charlesbourg): "Sont validées les dispenses accordées par le ministre des Transports à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal de procéder par voie de soumissions pour accorder les contrats de la nature de ceux visés à l'article 291.30.2 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal; tout contrat faisant ainsi l'objet d'une dispense peut et a toujours pu être conclu de gré à gré sous

réserve des conditions déterminées par le ministre, le cas échéant."

Alors, cette disposition est de concordance avec l'article 3 du projet de loi. La Société de transport de la Communauté urbaine n'a pu octroyer, à la suite d'un appel d'offres, des contrats pour la rénovation de 41 voitures de passagers de type B-800 et pour l'acquisition de quatre locomotives et de sept véhicules d'alimentation électrique puisque les soumissions n'étaient pas conformes. Après que ces soumissions furent devenues caduques, le ministre des Transports a donc dû autoriser la Société à négocier ces mêmes contrats afin de ne pas retarder davantage la modernisation de la ligne Montréal-Rigaud. Cela fait référence à la lettre que j'ai déposée ce matin, signée de Mme Roy, avec les tentatives répétées de soumissions publiques qui, dans le premier cas, étaient de 40 % au-dessus de l'estimation et, dans le deuxième cas, non conformes non plus.

M. Garon: Les contrats ont été signés quand?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a un il y a deux semaines, l'autre ne l'est pas encore. Donc, ce sont deux contrats.

M. Garon: C'est ta lettre que vous nous avez montrée ce matin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce ne sont pas les contrats de...

M. Côté (Charlesbourg): De Deux-Montagnes.

M. Garon: Non, de Bombardier.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ce sont les contrats dont on faisait état ce matin.

M. Garon: On a dit que les soumissions n'étaient pas conformes. Mais avez-vous vérifié si le devis était assez précis? Des fois, les soumissions, c'est à la suite d'un devis qui manque de précision.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si vous voulez vous approcher et vous identifier pour le **Journal des débats**, s'il vous plaît.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'homme dont on parlait ce matin, M. Lussier, qui connaissait l'épaisseur des roues, vous vous en souvenez, la rouille et tout ça.

M. Lussier (Gilles): Mon nom est Gilles

Lussier. Je suis directeur de la Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes. Pour répondre à la question... Est-ce que vous pourriez répéter la question?

M. Côté (Charlesbourg): On a demandé si la soumission était suffisamment précise.

M. Lussier: Si les devis étaient suffisamment précis. Dans ce domaine, les devis ne peuvent pas être absolument précis. Mais, si on est trop précis, il arrive ce qui est arrivé avec la soumission pour des locomotives. Dans la première demande de soumissions pour des locomotives, on a été très précis. On disait exactement quel type, quel modèle de locomotive on avait et il n'y a eu aucune soumission. C'est pour ça qu'on a dû revenir en ne donnant que les devis de **performance** des locomotives. Ce qui veut dire que, dans plusieurs cas et, en fait, dans la majorité des cas de ce domaine, il faut qu'on indique ce que l'on veut en donnant, disons, soit les qualités ou les devis de performance. Mais, si on est trop précis, la première chose qui peut arriver, c'est qu'il n'y ait qu'un soumissionnaire possible, c'est quasiment identifier un soumissionnaire ou, si on est trop large, à ce **moment-là**, il faut une négociation. C'est le problème actuel.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela répond à vos questions, M. le député?

M. Garon: Cela répond. J'ai lu la lettre que vous m'avez fait parvenir ce matin et je me suis dit, quand on dit à la page 2, par exemple, que la soumission pour la modernisation des voitures B-800 laisse peu de place à l'ajout de travaux majeurs importants autres que ceux prévus lors de l'appel d'offres, que c'est parce que la soumission a été faite comme ça.

Une voix: C'est la première soumission.

M. Garon: Non, c'est la deuxième.

M. Lussier: Même la deuxième. En fait, ce qui arrive, c'est que ce sont des travaux de rénovation sur des véhicules. Si on parle des B-800, même les soumissionnaires sont venus inspecter les véhicules pour faire des soumissions et ils ont quand même dû ouvrir à certains endroits et, là, ils ont constaté des travaux additionnels. On a pu constater, au cours des soumissions, qu'il y avait même des travaux additionnels à ça. Dans des cas de rénovation et, en particulier, du matériel semblable, il y a souvent des travaux, qui peuvent être d'importance, qui s'ajoutent à ces travaux-là.

M. Garon: Oui, mais c'est possible de prévoir ça. Je vais vous donner l'exemple de la *construction* des bateaux. Quand il faut aller au-

delà de la soumission et qu'il y a du travail additionnel nécessaire, la soumission le prévoit. La personne doit dire: Pour ce genre de travaux, voici le tarif que je vais exiger. Elle doit l'indiquer. Il peut arriver en cours de route un bateau qui doit subir des modifications qui ne sont pas nécessairement comprises dans le coût de la soumission, selon ce qui est ajouté ou non. Là, on **prévoit** un tarif pour faire ces travaux additionnels, différents des travaux de la soumission.

M. Lussier: Je suis d'accord avec vous, M. le député. Ce sont probablement des soumissions pour des travaux effectués assez souvent. Les travaux dont on parle, et surtout pour une société comme la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, c'était quand même la première fois, de sorte que ces choses n'avaient pas été prévues, des prix unitaires. Ce que vous donnez comme exemple, ce sont des choses qui se font pour le métro. Dans les soumissions pour le métro, M. y a des prix unitaires, dans certains contrats pour des travaux subséquents, comme dans le tunnel, il faut prévoir ça.

M. Garon: Même l'entretien, j'imagine.

M. Lussier: Mais pour le matériel roulant dont on parle, cela a **été** fait de façon à cerner **bien** précisément les travaux sans pour autant qu'on puisse prévoir quel type de travaux pourraient être additionnés. Si c'est la structure, l'électricité ou d'autres domaines, c'est tout à **fait** différent; c'était assez difficile. C'est une première soumission et c'est pour ça qu'il y a des choses qui n'ont pas **été** prévues dans les prix unitaires. C'est **sûr** que c'est une bonne façon de faire, mais cela n'a pas été fait.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'article 8 est adopté sur division. J'appelle donc l'article 9.

M. Garon: L'article 9?

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'entrée en vigueur.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'article 9 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi 143, **Loi** modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les Transports, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce

que l'ensemble du projet de loi 143 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Président (M. Parent, Bertrand): Alors, on va donc suspendre quelques instants avant de reprendre sur le projet de loi 132, le temps que les intervenants puissent se préparer.

(Suspension de la séance à 15 h 42)

(Reprise à 15 h 43)

Projet de loi 132

Le Président (M. Parent, Bertrand): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux sur le projet de loi 132, Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport en matière de règlement d'emprunt. Nous entendrons les commentaires du ministre, suivis de ceux du porte-parole de l'Opposition.

M. Côté (Charlesbourg): Très brièvement, M. le Président, c'est la règle de l'unanimité qui, dans ce cas-ci, disparaît pour les CIT. On me dit même que dans les discussions antérieures, il n'était pas clair dans le **Journal des débats** que cela ait été adopté, parce que c'était inclus à l'article 26 du projet de loi 90, daté de 1988. Je ne sais pas s'il y a eu une erreur au moment où la commission parlementaire a adopté article par article mais, de toute façon, on ne le retrouve pas adopté de manière très claire dans les projets article par article. Il nous faut donc y revenir à ce moment-ci pour le faire de manière très formelle et c'est là où nous en sommes.

M. Garon: Qui présidait la commission?

M. Côté (Charlesbourg): Aucune idée... Initialement, c'était dans un projet de loi du ministère des Transports et, au comité législatif, il a été retourné dans un projet de loi du ministère des Affaires municipales pour son adoption par le ministère des Affaires municipales. Au moment où M. Paradis et M. Dufour, de Jonquière, ont eu à adopter tout ça, on s'est rendu compte par la suite qu'il y avait une partie qui avait été laissée pour compte, donc, l'article 26 du projet de loi 90 de 1988, et on est là pour ça aujourd'hui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'explication est maintenant donnée. M. le député de Lévis, avez-vous des commentaires d'ordre général?

M. Garon: Est-ce que ça veut dire que les municipalités pourraient voter des choses qui ne s'appliquent pas sur leur territoire?

M. Côté (Charlesbourg): De voter des?

M. Garon: Quand on dit: Tout emprunt doit être approuvé, par règlement, par le conseil des deux tiers des municipalités dont le territoire est soumis à la compétence de la corporation."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que ça voudrait dire que ça pourrait être des tracés qui seraient adoptés par des municipalités mais que, dans les deux tiers de celles qui voteraient favorablement, il y aurait des municipalités qui ne seraient pas touchées par la mesure et qui voteraient pour ou contre, tandis que d'autres qui seraient touchées voteraient différemment? À ce moment, ce seraient des gens que l'emprunt ne touche pas, qui permettent l'autorisation d'un emprunt qui est couvert par d'autres.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut se rappeler l'histoire des CIT. D'abord créées sans nécessairement créer d'obligation sur le plan municipal de participer financièrement. C'était là le premier élément extrêmement important où on s'est donné des services en disant: C'est le gouvernement qui paie, on va en soumissions publiques pour avoir un transporteur et on lui donne une cible des prévisions d'achalandage et, par le tarif payé, il va finir par faire ses frais et bonjour la visite.

Donc, on avait des services qui étaient dispensés sur le plan municipal et où les municipalités n'avaient pas à contribuer. Cela a créé le bordel un peu partout et on a été obligé de mettre un peu d'ordre. On est revenu avec des amendements qui obligeaient les CIT à payer sur le plan municipal, comme municipalité, de même que les utilisateurs, auprès d'un entrepreneur privé.

À l'époque, c'était la règle de l'unanimité. Si je me rappelle, c'était, par exemple, le cas de la Commission intermunicipale de transport de la rive sud de Québec où ça prenait la règle de l'unanimité. Elles se sont retrouvées dans le trouble pour la simple et bonne raison qu'il n'y a pas eu unanimité. Je pense qu'il y a une corporation ou une municipalité qui, à l'époque, s'y opposait. On dit que la règle des deux tiers, donc 66 %, nous paraît correspondre davantage aux besoins d'aujourd'hui.

À la question précise: Est-ce qu'une municipalité - par exemple, Saint-Éphrem, où il n'y a pas de transport en commun, il n'y a pas de ligne - pourrait décider de faire partie des deux tiers pour imposer une municipalité qui, elle, aurait du service? c'est oui, pour la simple et bonne raison que le déficit d'exploitation va être partagé par l'ensemble des municipalités.

C'est vrai, et on me signale qu'actuellement l'adoption du budget est selon la règle des deux tiers, au moment où on se parle.

M. Garon: Dans quel article?

M. Côté (Charlesbourg): Programme d'immobilisation. Donc, au moment où on se parle, les dépenses sont adoptées aux deux tiers.

M. Garon: Vous pensez que c'est une erreur?

M. Côté (Charlesbourg): Comment? Que ce soit l'unanimité?

M. Garon: Oui. C'est quand même drôle que le budget supplémentaire et l'emprunt soient unanimes. Comment se fait-il que...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Le budget, deux tiers...

M. Garon: Le budget supplémentaire, deux tiers, l'emprunt, 100 %.

M. Côté (Charlesbourg): Le programme d'immobilisation, deux tiers. C'est le seul élément qui reste à l'unanimité. Deux tiers, ça fait un très large consensus.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'il y a autre chose où c'est plus que les deux tiers?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il n'y a que ça.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a le résultat de la prochaine élection mais, ça, on en parlera plus tard.

M. Garon: Les élections, c'est toujours très difficile à prédire.

M. Côté (Charlesbourg): On dit toujours ça quand on est dans l'Opposition. C'est ce que nous disions en 1981.

M. Garon: Justement, les journalistes pensaient comme vous autres, en 1981. Ils se sont tous trompés.

M. Côté (Charlesbourg): Oh non! Pas trop trop.

M. Garon: Je m'en souviens. Ils pensaient tous qu'on perdrait.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Je m'en souviens.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Ils ont

changé de bord au mois de janvier et au mois de février 1981. Regardez ça. Retournez lire les journaux et vous allez vous apercevoir du changement qu'il y a eu à ce moment-là.

M. Garon: Ah?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'article 1...

M. Côté (Charlesbourg): Est adopté? Oh oui, M. le Président, aux deux tiers.

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Nous étions donc à l'article 1 du projet de loi 132.

M. Garon: Même pendant la campagne électorale, ils n'y croyaient pas encore.

M. Côté (Charlesbourg): Aïe, oublie ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Oublie ça. Tu n'as qu'à regarder la couverture de presse en 1981 puis tu vas t'apercevoir très vite qu'ils savaient qui gagnerait, puis pas tard dans la campagne.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je suggère qu'on parie des élections de 1981 après avoir adopté le projet de loi 132, M. le député de Lévis.

M. Garon: À compter du moment où le chef du Parti libéral avait eu un genre de - comment appelle-t-on cela - tiare...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, une tiare en papier.

M. Garon: Cela avait donné l'heure juste.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a donné une petite idée où penchait la presse à ce moment-là.

M. Garon: C'était bon, une bonne photo, elle a fait rire les gens pendant un certain temps.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'article 1 du projet de loi 132 est adopté, M. le député?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Adopté. J'appelle l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): La présente loi entre en vigueur à la date de la sanction.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi 132, Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport en matière de règlement d'emprunt, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Vous êtes certains qu'il n'y a pas d'erreur dans le titre?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 132 est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait vérifier si c'est enregistré, M. le Président, pour qu'on ne revienne pas.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Moi, j'ai fait ma job, ce coup-là, messieurs.

M. Garon: Est-ce que c'était le même secrétaire, dans le temps?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements va donc ajourner ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 15 h 51)