

ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

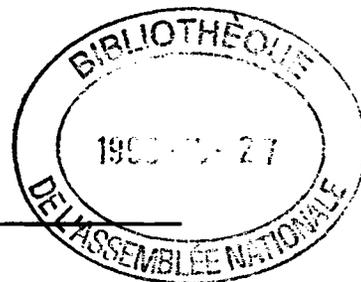
Journal des débats

de la Commission permanente
de l'aménagement du territoire

Le mardi 8 juin 1999 — N° 11

Étude détaillée des projets de loi
n° 46 — Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale
et la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux (3), et
n° 23 — Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement du territoire

Le mardi 8 juin 1999

Table des matières

Projet de loi n° 46 — Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux	1
Étude détaillée	
Loi sur la fiscalité municipale	
Contenu du rôle d'évaluation foncière (suite)	1
Révision administrative et recours devant le tribunal	5
Dispositions fiscales	15
Organisation des travaux	17
Projet de loi n° 23 — Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal	18
Auditions	18
Communauté urbaine de Montréal (CUM)	18
Remarques préliminaires	31
M. Christos Sirros	31
M. Jean-Claude Gobé	32
Étude détaillée	34
Dépannage et remorquage des véhicules	34
Projet de loi n° 46 — Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux	
Étude détaillée (suite)	59
Article en suspens	59
Dispositions fiscales (suite)	61

Autres intervenants

M. Yvon Vallières, président
Mme Hélène Robert, vice-présidente

Mme Louise Harel
M. Claude Cousineau
M. Réal Gauvin
M. Benoît Laprise

- * M. Richard Boyer, CUM
- * Mme Jacqueline Leduc, idem
- * M. Robert Couture, ministre des Affaires municipales et de la Métropole
- * Mme Andrée Drouin, idem
- * M. Jacques Ruel, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 8 juin 1999

Étude détaillée des projets de loi n° 46 et 23

(Onze heures vingt-huit minutes)

Le Président (M. Vallières): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, la commission de l'aménagement du territoire se réunit afin d'étudier article par article le projet de loi n° 46, le projet de loi n° 30 et le projet de loi n° 23.

Projet de loi n° 46

Tel que l'ordre de la Chambre nous l'indique, nous débiterons par l'étude du projet de loi n° 46.

J'aimerais à ce moment-ci que, M. le secrétaire, vous nous indiquiez s'il y a des remplacements aux membres de la commission.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Laprise (Roberval) est remplacé par M. Côté (La Peltrie); M. Després (Limoulo) est remplacé par M. Sirros (Laurier-Dorion); et M. Whissell (Argenteuil) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

Étude détaillée**Loi sur la fiscalité municipale****Contenu du rôle d'évaluation foncière (suite)**

Le Président (M. Vallières): Bien. Merci, M. le secrétaire. Ceci nous amène au retour, là où nous avons quitté la dernière fois, c'est-à-dire que nous en étions à l'article 3 et nous en étions rendus à discuter de l'amendement à ce projet de loi.

Mme Harel: Alors, j'en propose l'adoption, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Peut-être devrions-nous nous rappeler de quoi il s'agissait un petit peu avant ou encore de passer au questionnement qui continue à porter sur cet article?

M. Gobé: Oui. M. le Président, c'est parce que... Vous avez demandé le vote, là? Non?

Le Président (M. Vallières): Non, non.

M. Gobé: Non, pas encore?

Le Président (M. Vallières): Je vous demande vos commentaires, vos questions.

M. Gobé: Bon. C'était pour savoir, M. le Président... J'ai vu en fin de semaine, en ce qui concerne les

antennes, qu'il y avait différentes catégorisations d'antennes. Il y a des antennes paraboliques; des antennes qui vont sur... les micro-ondes maintenant; il y a des antennes qui sont sur les résidences. Alors, est-ce qu'une antenne qui reçoit et sert de relais sur les micro-ondes qui est sur une résidence privée est assujettie à la disposition de cet article de la loi?

M. Sirros: Parce qu'il se peut que, si on n'a pas d'éclaircissements, on soit obligé de voter contre l'article.

M. Gobé: C'est ça. Et là on est à égalité, là. Alors, là, vous seriez...

Le Président (M. Vallières): Il a égalité.

M. Gobé: ...en trouble. Vous devez nous expliquer ça.

M. Sirros: Alors, on pose des questions d'explication pour qu'on...

M. Gobé: Nous convainque.

● (11 h 30) ●

M. Sirros: ...nous convainque parce que, en comptant, mon collègue a dit que ce serait risqué pour la minute de demander le vote.

Mme Harel: Est-ce que je comprends, M. le Président, que le député de LaFontaine présume de votre vote prépondérant?

Le Président (M. Vallières): Non, je ne pense pas.

M. Sirros: Non, non.

M. Gobé: Non, non, on demande à être convaincus et de pouvoir voter avec vous, Mme la ministre.

M. Sirros: On a présumé qu'il ne votera pas.

Le Président (M. Vallières): Il n'y a pas eu d'appel de vote, Mme la ministre, alors...

Mme Harel: Parce que tantôt on mentionnait: Quatre votes, disait le député de LaFontaine, du côté de l'opposition. Alors, on présumait, en tout cas, du vôtre, bien évidemment. Et en plus on présumait d'un vote prépondérant pour obtenir la majorité. Je ne sache pas, M. le Président, qu'on puisse ainsi présumer...

Le Président (M. Vallières): C'est présumer.

Mme Harel: ...de votre objectivité.

Le Président (M. Vallières): Le président demeure objectif. Et la réponse est à vous, Mme la ministre.

Mme Harel: Bien, je n'ai pas de réponse, M. le Président. Ça ne concerne pas l'article tel qu'amendé.

M. Gobé: M. le Président, je m'excuse, avec votre permission. Mais il peut y avoir une antenne, un réseau de télécommunications sans fil situé sur une résidence.

Mme Harel: Mais non.

M. Gobé: Bien oui. Bien oui, pourquoi pas? Et là on parle de bâtiment, il doit y avoir quelque chose, là.

Mme Harel: Non, mais je vous rappelle, là...

M. Gobé: Je pourrais louer une partie de ma résidence et puis dire: Maintenant, installez les nouvelles antennes qui émettent et qui reçoivent. Elles sont assez compactes maintenant, ce n'est pas juste des grosses, grosses affaires.

Mme Harel: Écoutez, M. le Président, je m'excuse, mais il faudrait que le député de LaFontaine lise l'article, ça parle de l'exploitant d'un réseau. Exploitant d'un réseau.

M. Gobé: Oui.

Mme Harel: Ça fait que ce n'est pas juste votre antenne de télé, là. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Non, non.

Une voix: Non, non, il ne parle pas de...

M. Gobé: Ce n'est pas de ça que je parle. Non, non, madame, je m'excuse. Je pense qu'on s'est mal compris, vous et moi, là. Je vais reprendre. Je me suis mal expliqué et, vous, peut-être que vous m'avez mal entendu. Ça peut être les deux.

Alors, le projet de loi, bien sûr, chacun le sait ici, s'applique à l'évaluation d'une antenne, d'accord, située sur un bâtiment, comme unité d'évaluation, une antenne qui sert à un réseau de télécommunications sans fil. Or, qui dit télécommunications dit, ce qui est convenu actuellement, réseau téléphonique autant que possible et aussi échange de données. D'accord? Donc, c'est un relais, une antenne relais. En tout cas, ce n'est pas toutes des antennes émettrices, l'antenne émettrice étant située dans l'endroit où il y a l'émetteur, et là il y a des relais. Or, des fois, c'est des relais satellites. L'antenne émettrice envoie quelque chose dans le satellite, le satellite traite ça et le renvoie dans une autre antenne. D'accord? Donc, c'est ce qu'on appelle un réseau de télécommunications sans fil.

Mais ces antennes-là peuvent être situées, comme vous le dites, sur des bâtiments qui sont des édifices à bureaux, on en voit au centre-ville de Montréal, on en voit à Place Ville-Marie, je crois, aussi. Enfin, il y a différents endroits où elles peuvent être situées. Le projet de loi a pour but d'isoler ces antennes-là d'unités d'évaluation, sauf — et on a mis un amendement en conséquence, si mes souvenirs sont exacts — si c'est construit sur un terrain public. D'accord? Et là à ce moment-là l'antenne, et le terrain, et la bâtisse sont présumés faire partie de la même unité d'évaluation. Est-ce que c'est toujours correct, ça, là, hein? Bon.

Alors, maintenant, il arrive aussi que, dans certaines régions, il y ait des résidences qui peuvent être élevées, deux, trois étages, des résidences de condominium, donc qui appartiennent aux gens, là. Ce n'est pas des usufruitiers, ça là, c'est des propriétaires, ils ont chacun une partie. L'usufruitier, comme vous nous l'expliquiez l'autre jour, c'est autre chose.

Alors, à ce moment-là, cette antenne-là, est-ce qu'elle reçoit le même traitement que sur un bâtiment commercial? Ou est-ce qu'elle reçoit, vu que c'est une résidence... Ça peut être une résidence de personnes âgées aussi, hein, une grande tour, il y en a le long du boulevard Gouin. Est-ce qu'il y a des gens parmi vous qui sont déjà allés à Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies? Vous verrez qu'il y a des grandes tours puis qu'il y a des antennes sur le dessus. Ce n'est pas des tours à bureaux. Alors, je veux juste savoir si, à ce moment-là — vu que là on ne parle plus de la même fiscalité, on parle de fiscalité des particuliers et non pas des compagnies, ou des entreprises, ou des immeubles — ça s'applique de la même manière?

Le Président (M. Vallières): Merci. Juste avant la réponse de la ministre, je vais peut-être repasser la parole au secrétaire afin de se rendre conforme à nos règlements. Il y a un remplacement qui a été annoncé qui n'était pas le bon, M. le secrétaire.

Le Secrétaire: Effectivement, M. le Président. M. Laprise (Roberval) devait être remplacé par M. Côté (La Peltrie). En fin de compte, ce remplacement-là a été annulé. C'est bel et bien M. Laprise qui est membre de la commission aujourd'hui.

Le Président (M. Vallières): Qui demeure membre de la commission. Très bien. Merci, M. le secrétaire. Mme la ministre.

Mme Harel: Écoutez, M. le Président, il nous reste le projet de loi n° 46 sur la fiscalité municipale, qui est issu d'un travail réalisé au niveau des Unions municipales du Québec, autant l'Union des municipalités du Québec que l'UMRCQ, en collaboration avec les ministères des Affaires municipales et de la Métropole. Alors donc, il y a cette Loi sur la fiscalité municipale, qui reprend les recommandations du rapport conjoint.

Ensuite, il y a la loi n° 55, qui est une loi omnibus, dans la tradition des lois déposées aux Affaires

municipales, et qui est une loi assez substantielle qui requerra de l'attention soutenue parce que ce n'est pas une loi comme les lois où on retrouve un seul principe de loi, puisque la loi omnibus, c'est une addition de beaucoup de choses.

Il y a une loi bien importante attendue par les citoyens, attendue par l'opinion publique, la loi n° 30. C'est une loi sur les élections municipales et les référendums. Et tout le monde sait — en lisant les journaux, du moins — qu'il y a urgence d'agir dans ce domaine-là, que c'est réclamé, revendiqué, voulu par les citoyens qui cherchent à introduire plus de démocratie dans la vie municipale.

Une voix: Le projet de loi clé en main.

Mme Harel: Et il y a la loi n° 46, celle que nous étudions présentement, plus... Combien de lois privées?

Une voix: Vingt-cinq lois privées.

Mme Harel: Vingt-cinq lois privées, hein, n'est-ce pas? Vingt-cinq lois privées. Bon. Alors, moi, je ne conteste pas à l'opposition le droit de faire de l'obstruction. Je ne conteste pas.

M. Sirros: Question de règlement, M. le Président.

Mme Harel: Le mot «obstruction», je le retire.

M. Sirros: Voilà.

Mme Harel: Je retire le mot «obstruction». Je ne conteste pas à l'opposition le droit de faire de l'opposition.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: C'est un pléonasme vicieux.

Le Président (M. Vallières): Voilà.

Mme Harel: N'est-ce pas? Mais je ne veux pas y participer. Alors, s'ils décident de faire de l'opposition, je leur reconnais ce droit légitime dans une fin de session. Je comprends que c'est pour marquer une désapprobation sur quelque chose en particulier, et ça se manifeste d'une façon parlementaire.

Ceci étant dit, le gouvernement va toujours avoir raison de gouverner parce que la population, ce n'est pas l'opposition qu'elle a élue, là, pour décider, c'est le gouvernement, puis il y a un prix à payer pour décider, c'est de gouverner. Puis en même temps je considère que, si l'opposition veut faire de l'opposition, bien je ne souhaite pas qu'on y soit associé.

Alors, moi, je vous proposerais, dans la mesure justement où l'idée, c'est de consacrer un temps qui est, disons, hors du commun — pour ne pas plus l'apprécier de façon dépréciative, là — ...

Une voix: Ha, ha, ha!

Mme Harel: ...ce que je suggère à l'opposition, c'est qu'elle prenne son temps de parole, mais je n'ai pas l'intention, si vous voulez, de participer, disons, à ces travaux alanguis. Merci, M. le Président.

M. Sirros: M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Bien. M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: M. le Président, je ne mets pas en doute l'énumération que fait la ministre au niveau des projets de loi que nous avons devant nous. Je ne partage pas avec elle l'importance qu'elle accorde, en particulier, à la loi n° 30, qui parle de démocratie dans les municipalités mais ne vient pas corriger les problèmes qu'on a connus et qu'on connaît ces jours-ci. À moins que la ministre veuille nous annoncer qu'il y a des amendements qui s'en viennent, ça serait intéressant, parce que je trouvais que ça serait peut-être important qu'on puisse voir à ce que le Directeur général des élections, par exemple, puisse avoir un plus grand rôle à jouer dans la question de la démocratie municipale.

Alors, si c'est dans ce sens-là, ce sera avec intérêt qu'on verra les amendements, mais, sur la foi de ce que nous connaissons, étant donné que le gouvernement gouverne et nous donne un peu son menu législatif, le menu qu'il a mis devant nos yeux était assez vide de sens réel pour contrer ce genre de problème, M. le Président. Alors, on verra en temps et lieux.

• (11 h 40) •

Maintenant, par rapport à ce que la ministre dit sur l'attitude qu'elle entend suivre dans la suite de nos travaux, je voudrais tout simplement lui faire remarquer que, à l'intérieur de ce que, nous, on appelle une étude approfondie de nos projets de loi que nous avons devant nous, dans le cadre de nos travaux parlementaires et selon la tradition aussi, il peut y avoir aussi des questions qui méritent d'être entendues puis répondues par la ministre.

Donc, je suggérerais qu'elle puisse suivre nos travaux avec intérêt. Libre à elle de décider ce qu'elle voudra faire par rapport au temps qui lui est imparti, M. le Président, mais il n'en demeure pas moins que, comme ministre responsable, elle a toujours cette responsabilité de s'assurer que les lois que nous étudions soient les meilleures lois que nous puissions nous donner. Donc, à travers tout le questionnement, des fois, ça peut être des choses que la ministre considère comme moins pertinentes que d'autres, mais, à l'intérieur de toutes ces études approfondies que nous faisons, il y a aussi des points intéressants.

Par exemple, mon collègue, tout à l'heure, venait de parler de la question des résidences privées. La ministre semblait dire que des antennes de cette nature-là ne se trouvent pas sur les résidences privées. Or, elles se trouvent sur les résidences privées. Alors, j'imagine que le même genre d'application va se trouver pour les résidences

privées que pour les appartements commerciaux ou autres genres de bâtiments, M. le Président.

Tout à l'heure, on va arriver aussi à d'autres articles dans ce projet de loi qui soulèvent même des questionnements du Barreau. J'espère que la ministre ne traitera pas ces questionnements avec désinvolture en prétendant que c'est tout simplement une obstruction ou une opposition que l'opposition fait en apportant ici les commentaires du Barreau, M. le Président.

Alors, moi, je pense qu'à ce moment-ci on pourrait voter l'article 3 et on verra, à l'article 4, à suivre nos travaux, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Bien. Il y avait l'amendement 2 dont on doit d'abord disposer.

M. Sirros: Ah! il y a l'amendement. Alors, on peut voter l'amendement sur l'article 3, c'est ça.

Le Président (M. Vallières): Alors, on pourrait voter l'amendement 2. L'amendement 2 est adopté.

Mme Harel: Alors, ce sont des amendements qui nous ont été inspirés par la ville de Montréal.

M. Sirros: Dont on a amplement discuté.

M. Gobé: Vous voyez, M. le Président, l'importance de discuter des projets de loi parce que Mme la ministre elle-même amène des amendements et je rappellerais que, lorsqu'elle a amené l'amendement, je venais de terminer mon intervention et je venais de dire, ayant fait le tour de l'essentiel de ce qu'il y a dans cet article, que je serais prêt, avec l'approbation de mes collègues, à passer à l'adoption. Si on fait sortir les galées de cette séance de la semaine dernière, vous y trouverez ces paroles. Alors, à peine ceci était dit que vous vous apprêtiez à demander le vote. Elle a dit: Non, non, j'amène un amendement. Alors, là, on a dit: O.K., on amène l'amendement.

Or, là, aujourd'hui, on nous reproche, à nous, de faire de l'obstruction sur cet article, c'est le mot qu'elle a employé. Non, elle a dit «opposition». Mais vous comprendrez, M. le Président, qu'il n'est pas du tout dans notre optique de le faire parce que nous étions prêts à l'adopter, et c'est dans les galées.

Vous pouvez suspendre, M. le Président, cette séance, aller faire sortir les galées. Ça peut être une question importante, ça met en doute le sérieux de l'opposition, hein?

Une voix: On va leur démontrer ça.

M. Gobé: Alors, vous pourriez suspendre, faire sortir les galées de vendredi. C'était la séance du matin, je pense, hein, la séance de la matinée. L'heure? Je peux vous aider peut-être un peu: il était à peu près cette heure-ci. Donc, ça va être facile à trouver. Ce qui vous démontrerait sans aucun doute que l'opposition avançait avec célérité pour adopter cet article-là, l'article 3, et que c'est

la ministre elle-même qui a contribué par son insistance à l'amender — insistance à laquelle nous avons souscrit d'ailleurs mais après en avoir discuté.

Alors, si jamais elle ne voulait plus nous parler, je trouverais ça dommage. Moi, je pense que j'aime ça parler avec elle. Je pense que les citoyens aiment ça aussi que la ministre réponde à nos questions parce que des fois il y a des questions qui amènent le gouvernement à penser que, dans un projet de loi, il y a des trous, il y a des choses qui peuvent être amendées. Je le disais encore, M. le Président, la semaine dernière à cette commission lors de l'étude du projet de loi n° 25, loi réglementant le travail des enfants. Eh bien, suite à une discussion avec la ministre et suggestions de l'opposition, nous avons amendé pour bonifier le projet de loi.

Alors, si on est capable de convaincre la ministre du Travail, qui est une jeune ministre d'expérience en cette Chambre...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...et dans le sens du terme au complet, d'amender un projet de loi, je présume qu'une ministre d'expérience...

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...une femme d'expérience, une parlementaire d'expérience, qui est jeune aussi d'ailleurs mais d'expérience, hein, eh bien doit comprendre aussi l'intérêt pour l'opposition de questionner.

D'autant plus qu'elle l'a fait, je me souviens, dans les années 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993 et 1994, où, dans les commissions parlementaires, Mme la ministre arrivait avec des piles de papier et elle s'assoit, et là, bon, nous devisions dans les commissions parlementaires jusqu'à l'heure permise et, bon, nous amendions aussi les projets. Elle nous démontrait à l'occasion, comme nous le faisons, l'intérêt d'écouter l'opposition.

Alors, je trouverais dommage, regrettable — on est ici jusqu'au 23 juin, peut-être un peu avant, mais au moins jusqu'à minuit ce soir — qu'on ne profite pas de ce temps-là pour échanger dans le meilleur état d'esprit possible, meilleur esprit de collaboration. Vous avez d'autres lois, vous avez raison — puis il y en a des intéressantes, il y en a une sur le remorquage, là, ça touche des citoyens, enfin il y a des choses comme ça — et j'ai hâte, moi aussi, d'y passer. Et plus la ministre répond à nos questions rapidement, bien là plus ça va être facile de les adopter. Puis, si elle amène des amendements, bien peut-être qu'elle peut nous les envoyer avant, on peut les regarder. Ça peut, peut-être des fois, favoriser aussi le débat.

Le Président (M. Vallières): Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Voilà, M. le Président, mon état d'esprit suite à la mise au point faite par Mme la ministre.

M. Sirros: Je suggérerais à mon collègue, M. le Président, qu'on teste la ministre avec l'article 4, en votant l'article 3, puis on testera sa volonté de répondre par la suite.

Le Président (M. Vallières): C'est ce que j'allais dire. On avait presque disposé de l'amendement 2. Alors, je vous demande à nouveau s'il y a des interventions, sinon là on va passer à l'adoption et il y a Mme la ministre qui m'a demandé la parole aussi avant qu'on adopte l'amendement 2.

Mme Harel: L'adoption, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): L'adoption. Donc, on pourrait passer à l'adoption de l'amendement 2. L'amendement 2 est adopté?

M. Sirros: Adopté.

Le Président (M. Vallières): Adopté. Je vous rappelle que l'amendement 1 avait évidemment été adopté. Alors, est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Sirros: Adopté.

Révision administrative et recours devant le tribunal

Le Président (M. Vallières): Adopté. Ce qui nous amène évidemment à l'article 4. Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je ne sais si cela rassurera le député de LaFontaine, mais je veux lui dire que je veux justement profiter de la clairvoyance et de l'expérience des députés membres de cette commission, y incluant les députés de l'opposition, sur tous les projets de loi, pas seulement le 46. Alors, cette attention soutenue que vous manifestez pour le 46, je voudrais que vous puissiez la distribuer, en gardant un peu pour tous les projets de loi. Nous en avons 30 d'ici la fin de la session.

M. Gobé: ...impartial.

Mme Harel: Alors, c'est vraiment — et il ne faudrait absolument pas interpréter d'aucune façon mes propos comme voulant empêcher cette commission de profiter, n'est-ce pas, de cette expérience parlementaire qui vous est reconnue — d'être capable de mieux la distribuer. Alors, l'article 4.

Le Président (M. Vallières): Une brève description, peut-être, de l'article, Mme la ministre.

Mme Harel: Non, non.

Des voix: ...

Le Président (M. Vallières): Non, non. Très bien. Alors, on va passer au questionnement sur l'article 4.

Mme Harel: Je comprends que les membres de cette commission parlementaire ont l'avantage d'avoir le même cahier que la ministre.

M. Sirros: Alors, M. le Président...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros:...cela étant dit, la ministre, on la remercie d'ailleurs pour nous avoir fourni ce cahier, ce qui nous permet de mieux saisir et mieux étudier ce projet de loi. Et ce qu'on lit ici, c'est que cet article apporte une modification au nouveau processus de révision administrative en matière d'évaluation foncière instauré dans la Loi sur la fiscalité municipale par le projet de loi n° 67 de décembre 1996; et que cette modification a pour effet d'autoriser l'organisme municipal responsable de l'évaluation, si la municipalité locale y consent, à prolonger jusqu'au 30 avril l'échéance prévue pour la conclusion d'une entente entre la personne qui a fait une demande de révision et l'évaluateur municipal; et que cette prolongation aura également un effet sur le délai accordé à l'évaluateur pour transmettre au demandeur sa proposition de modification au rôle ou son avis indiquant qu'il n'a aucune proposition à faire.

Alors, si je comprends bien ce qu'on vient faire ici, c'est qu'on prolonge le délai dans lequel la municipalité n'est pas tenue à donner une réponse à celui qui fait une demande de révision, M. le Président, et ça découle de modifications qui ont été faites un peu dans ce sens-là en 1996 par le projet de loi n° 67.

• (11 h 50) •

Alors, quand on sait que, de façon générale, le processus d'évaluation puis de révision doit être basé un peu sur l'équité et que l'équité, elle, découle du fait que la valeur au rôle doit correspondre à la valeur marchande le plus près dans le temps réel que possible, chaque fois qu'on augmente les délais, on se trouve à s'éloigner un peu de ce principe d'équité et à créer, par ce fait même, un genre de préjudice à celui qui fait une demande de révision. Parce que, s'il y a un processus de révision qui est prévu, c'est pour pouvoir justement contester les évaluations qui sont présentées par les municipalités par rapport à la valeur d'un immeuble, que ça soit une résidence ou autre chose. Il y a un délai qui est accordé à l'intérieur duquel celui qui reçoit cette évaluation-là peut contester puis il y avait un délai également dans lequel la contestation doit trouver réponse.

Là, ici, on vient prolonger cette période dans laquelle la révision doit trouver réponse. On vient l'extensionner. Ce faisant, on laisse le contribuable un peu dans une période d'incertitude. Il ne sait pas si sa révision va être répondue tel qu'il le souhaite, ou si elle sera refusée,

ou à quel niveau il va voir sa propriété évaluée. Il ne saura pas pour encore plus longtemps, ce qui n'est pas de bon augure par rapport à ce principe d'équité.

Et d'ailleurs j'ai devant moi une lettre que la ministre a reçue de la part du Barreau du Québec, un organisme important dans le fonctionnement de notre société, qui d'ailleurs fête ses 150 ans d'existence, M. le Président. Je suis certain qu'on a adopté ou on va adopter... ou, en tout cas, on va louer le travail du Barreau dans la société. On le fait de façon...

Une voix: Ça a été fait.

M. Sirros: Ça a été fait, on me dit, à l'Assemblée nationale. Donc, ce n'est pas n'importe qui qui se prononce. Ce n'est pas quelque chose sur lequel la ministre peut rester muette. Il va falloir qu'elle s'explique, M. le Président, parce que... Je vais vous lire la partie... Et c'est toute une lettre de trois pages qui ne parle que de l'article 4, et de l'article 5 par la suite, si ma... Oui. Mais une bonne partie de la lettre est concentrée sur l'article 4 puis ses effets pervers sur le contribuable, donc, qu'on nous demande ici d'entériner.

On nous demande, je vous le rappelle, d'extensionner la période du temps pendant laquelle le contribuable va vivre dans l'inconnu, dans l'incertitude, un genre de «no man's land». Il ne saura pas si c'est l'évaluation ou sa demande de révision qui sera retenue, ou quelque part entre les deux. Donc, il ne pourra pas planifier ses dépenses, il ne pourra pas planifier son budget. Imaginez deux secondes si le ministre des Finances ne savait pas à quoi s'en tenir par rapport à la préparation de son budget. En tout cas, M. le Président, vous comprendrez que ce n'est pas une situation très plaisante.

Mais je vais vous lire la lettre parce que le Barreau dit à la ministre que c'est, «avec grand intérêt que le Barreau du Québec a pris connaissance du projet de loi n° 46 que vous avez déposé le 12 mai — on est aujourd'hui le 6, 7...

Une voix: Le 8 juin.

M. Sirros: ...8 juin, ça fait à peine trois semaines que ça a été déposé — et nous désirons vous faire part de nos préoccupations à ce sujet». Donc, ils ont rapidement lu ça, ils ont examiné puis ils ont vu rapidement que ça prenait quelques commentaires.

«Ce projet de loi permet, à l'article 4 — et c'est l'article qu'on étudie à l'heure actuelle — à l'organisme municipal responsable de l'évaluation, le OMRE, si la municipalité locale y consent, de prolonger le délai accordé à l'évaluateur pour répondre à une demande de révision.» C'est ce que je lisais tantôt dans les notes aussi que la ministre nous a fournies. Ça correspond assez bien à ça. «Or, en 1996, le Barreau du Québec commentait le projet de loi n° 67 qui instituait alors une nouvelle procédure de révision administrative en matière d'évaluation foncière. Et le Barreau du Québec, tout en citant les travaux de la Commission sur la fiscalité et le financement des services

publics, soulignait que l'équité constitue le principe premier qui doit sous-tendre le régime fiscal local.»

Et ça continue, M. le Président: «En outre, la procédure obligatoire de révision prévue par le projet de loi n° 67 nous apparaissait alors comme portant atteinte à ce principe susceptible d'entraver l'exercice légitime des droits de contestation du contribuable et de nuire à une saine administration de la justice dans ce secteur.» C'est-à-dire que, à l'époque, l'article de loi n° 67 est venu créer une procédure obligatoire de révision qui, selon le Barreau, nuisait à une saine administration de la justice dans ce secteur.

Et il continue par rapport maintenant plus précisément à l'article 4. Il dit, et je continue de citer, que «l'article 4 du projet de loi poursuit non seulement dans cette voie, mais prolonge les délais qui étaient initialement prévus à l'article 138.4 de la Loi sur la fiscalité municipale afin de permettre à l'évaluateur de répondre à une demande de révision».

Et initialement on disait que la révision administrative a été instaurée afin, notamment, de simplifier la procédure de traitement des contestations et de réduire les coûts.

«La révision administrative a été instaurée afin, notamment, de simplifier la procédure de traitement des contestations et de réduire les coûts. Et, bien qu'en accord — ils disent — avec ces objectifs, le Barreau du Québec a déjà indiqué que la déjudiciarisation par le processus de révision ne doit pas se réaliser au détriment des droits des contribuables.»

Je pense, M. le Président, que c'est l'évidence même. On a beau vouloir faire les choses plus rapidement puis déjudiciariser et sortir les choses du processus judiciaire, que ce soit devant les tribunaux quasi administratifs ou les tribunaux judiciaires ou quasi judiciaires, dis-je, mais, ce faisant, il ne faut pas nuire aux droits des contribuables, aux droits des citoyens, il va de soi.

Mais on continue ici: «Entre autres difficultés, le contexte administratif lié à cette procédure de révision administrative, en apparence non contradictoire, peut amener le contribuable à se présenter devant l'évaluateur sans procureur et l'inciter à transmettre des informations ou des renseignements qui pourraient être utilisés contre lui devant le TAQ — le Tribunal administratif du Québec. Et cette diversion administrative pourrait en outre lui faire oublier les délais à respecter pour déposer sa plainte devant le tribunal administratif compétent.»

On dirait, M. le Président — et je sors du texte parce que ce n'est pas le Barreau qui dit ça — que c'était presque une procédure astucieuse qu'on a trouvée pour essayer d'amener le contribuable à perdre ses droits et, ce faisant, de laisser une plus grande marge financière entre les mains de la municipalité.

Et je reprends le texte: «Les modifications législatives proposées par le projet de loi n° 46 — projet de loi qu'on étudie, l'article en question — n'atténuent en rien nos inquiétudes et, au contraire, auront pour conséquence d'allonger les délais, créant ainsi des retards qu'originellement cette procédure cherchait à éviter.»

Alors, c'est assez important. On dit que, au début, on voulait éviter de créer des délais. Ici, on vient aggraver les délais puis les extensionner, M. le Président. Ce faisant, on se rappelle que les inquiétudes initiales du Barreau étaient à l'effet que le contribuable soit amené, devant cette procédure non judiciairisée, à se présenter devant l'évaluateur sans procureur, sans avocat, ce faisant, à mettre sur la table des éléments qui pourraient être utilisés par la suite par la ville ou les évaluateurs devant le Tribunal administratif du Québec, le TAQ, pour jouer contre lui. Parce qu'on s'imagine qu'un service public d'administration, comme une ville ou une communauté urbaine, quand ils reçoivent de l'information, eux, ils ont accès rapidement à un service juridique pour évaluer la conséquence de ce que le contribuable aurait dit. Tandis que le contribuable, lui, vient en toute bonne foi en essayant de régler son cas particulier parce qu'il a reçu un compte de taxes qui lui semble complètement au-delà de la réalité du marché. Il met de bonne foi des éléments de son argumentation sur la table. C'est repris par le service juridique, c'est analysé. Et on se retrouve ultimement devant un tribunal avec une partie qui a un avantage indu. Et c'est un peu ce que le Barreau nous dit.

Alors, ils continuent, ils disent: «Il est donc raisonnable de penser, dans les circonstances, que la prolongation des délais de la révision administrative obligatoire risque d'entraver l'exercice légitime des droits de contestation. En conséquence, le Barreau du Québec maintient sa position à l'effet que le processus de révision administrative soit facultatif.» Ce qui n'est pas le cas avec ce qui nous est présenté ici.

● (12 heures) ●

J'aimerais avoir les commentaires de la ministre, qui, elle aussi, je crois, est membre du Barreau.

Une voix: ...

M. Sirros: Non, elle n'est pas... Bien, en tout cas, elle l'a déjà été, elle a une formation d'avocate...

Une voix: Elle a refait le Code civil, la réforme.

M. Sirros: ...ce que je n'ai pas. C'est elle qui a fait la réforme du Code civil. Alors, M. le Président, si le Barreau du Québec trouve ça assez important pour nous aviser que ceci va contre les intérêts des droits des contribuables, il me semble qu'on est sur du terrain assez... en tout cas délicat, pour ne pas dire autre chose, et que la ministre va sûrement sortir de ce mutisme annoncé pour nous démontrer, en tout cas, qu'elle a tenu compte de ces commentaires et qu'elle a quelque chose à nous dire par rapport à la nécessité qu'elle a de nous convaincre que c'est elle qu'on devrait écouter et non pas le Barreau. Je peux vous dire à l'avance, M. le Président, que j'ai un petit préjugé par rapport aux positions du Barreau, pour l'instant, en tout cas.

Une voix: Êtes-vous avocat, mon cher collègue?

M. Sirros: Sans être avocat, mais j'ai peut-être — comment je veux dire — le bénéfice de ne pas être avocat dans des situations comme ça, M. le Président, parce que souvent je trouve que les avocats, ils se perdent dans les détails, ils se perdent dans les arguments juridiques puis ils oublient le sens réel du travail que nous avons à faire, qui est de protéger le bon sens, le droit de nos concitoyens, de nos concitoyennes.

Une voix: C'est vrai.

M. Sirros: Donc, quand j'écoute les arguments des avocats, je peux les comprendre, je veux essayer de les comprendre, je pose les questions pour mieux saisir les principes sur lesquels ces arguments se posent. Mais, ultimement, M. le Président, je n'ai pas à défendre ni le droit d'une corporation professionnelle, ni le corporatisme, ni, évidemment, dans ce cas-ci...

M. Gobé: Le projet de loi de la ministre.

M. Sirros: ...les projets de loi de la ministre. Alors, ce que j'ai à défendre ici, c'est le bon sens et comment ça affecte nos concitoyens, M. le Président.

Là, j'ai le Barreau du Québec qui dit que ça affecte négativement les droits de nos concitoyens. J'ai la ministre qui me dit, bien, elle ne m'a pas dit que ça affecte bien le citoyen. Elle me dit que c'est bon pour l'administration. Alors, là, il faut voir. Là, je veux comprendre, de la part de la ministre, comment est-ce qu'elle répond aux commentaires du Barreau, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Alors, vous avez terminé votre intervention pour cette...

M. Sirros: Pour l'instant.

Le Président (M. Vallières): Très bien, M. le député de Laurier-Dorion. Mme la ministre.

Mme Harel: Oui. Alors, M. le Président, d'abord, en 1996 était adoptée la loi n° 67, intitulée Loi instaurant une procédure de révision administrative en matière d'évaluation foncière et modifiant d'autres dispositions législatives.

Alors, cette loi a introduit un recours obligatoire... c'est-à-dire une révision, plutôt — pas un recours; c'est le contraire — une révision, un passage obligé par une procédure de révision avant d'aller au Tribunal administratif. Il semble que cette façon de faire ait connu un succès incroyable. C'est une déjudiciarisation qui a emporté, paraît-il, les palmes, là, de tous bords et de tous côtés. Tout le monde est très content.

Une voix: Dans le monde municipal.

Mme Harel: Dans le monde municipal, surtout dans les grandes villes, et, moi, je n'ai jamais reçu d'au-

cun contribuable... Ce n'est pas peu, là. Aucun contribuable ne s'est plaint de cette façon-là de procéder. Bon. J'apprécie, moi, le rôle important que l'institution du Barreau joue pour nous rappeler les grands principes, mais je n'oublie pas aussi, pour en avoir été membre, que c'est une corporation et que, lorsqu'il y a déjudiciarisation, lorsqu'il y a des recours moins nombreux devant les tribunaux, qu'ils soient judiciaires ou quasi judiciaires, lorsque c'est moins nécessaire, bien ça peut apparaître comme donnant lieu, si vous voulez, à moins d'équité si le procureur n'est pas là, mais ça ne l'élimine pas.

À tout moment, à tout moment des procédures, le contribuable, dès qu'il reçoit son compte, peut s'adresser à un procureur, homme de loi ou femme de loi, pour l'accompagner aussi devant le réviseur...

Une voix: L'évaluateur.

Mme Harel: ...l'évaluateur dans cette période de révision, etc. Imaginez-vous ça, là, s'il fallait l'obliger. On ne peut pas imaginer qu'on puisse obliger. Mais ça ne l'empêche pas, d'aucune façon — d'aucune façon.

Alors, ceci dit, c'est une procédure de révision administrative qui a été instaurée depuis trois ans et qui va bien. Là, il s'agit juste de l'améliorer. C'est assez, si vous voulez, secondaire, là, ce qui est proposé. Il s'agit de l'améliorer, tout simplement. Il ne s'agit pas de la modifier, cette procédure de révision administrative.

Le Barreau s'était prononcé, véhément, contre cette procédure de révision administrative. Alors, par la suite, il y a toujours le recours au Tribunal administratif, ça n'empêche rien, même maintenant. Ça n'empêche rien du tout.

Et là la question est simplement de fixer des dates pour permettre à l'évaluateur de répondre aux demandes de révision. Alors, quand arrive tout en même temps, quand il y a le rôle d'évaluation et puis qu'il y a des demandes de révision, là c'était à tous les trois ans, imaginez ce que ça pouvait représenter. Alors que, dans le rapport Bédard, ce qui nous est recommandé, c'est un dépôt annuel, je pense, hein? Ça va diminuer, si vous voulez, le volume, mais c'est quand même, même si c'est annuel, un volume important.

Alors, le calendrier des dates proposées, c'est le suivant: le 1er septembre qui suit le dépôt de la demande de révision; le 1er novembre, s'il y a eu prolongation d'un organisme municipal responsable de l'évaluation; et le 30 avril de l'année qui suit le dépôt de la demande de révision, le dépôt se faisant toujours au plus tard le 1er mai, donc le 30 avril qui suit la demande de révision, lorsque la municipalité locale consent à cette prolongation par résolution — donc c'est quelque chose qui se fait au vu et au su des citoyens — celle-ci — la municipalité — pouvant fixer une date limite antérieure. Il n'y a pas de mur-à-mur là-dedans, finalement.

Les municipalités, il y en a qui sont soumises à forte pression de leur rôle d'évaluation; d'autres où c'est très, très stable, en fait, tout dépendant de la situation que connaît la municipalité. Je pense à Saint-Colomban,

n'est-ce pas, qui est donnée en exemple par le *Globe and Mail* comme étant la deuxième municipalité au Canada où la richesse foncière s'est multipliée en quelques années seulement, et sûrement d'autres municipalités à travers le Québec où il n'y a ni baisse ni augmentation mais simplement maintien.

Donc, c'est toujours l'organisme municipal responsable de l'évaluation, avec le consentement de la municipalité, qui, par résolution, fixe une date qui donne encore plus de temps à la révision.

M. Sirros: Mais, si...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: ...Mme la ministre a terminé, elle me permettra, M. le Président, de poursuivre un peu parce que, d'abord...

Mme Harel: N'oubliez pas une chose, ça coûte beaucoup, beaucoup d'argent au contribuable d'aller devant le Tribunal administratif s'il y a un procureur. Alors, ce sont, comment vous dire, donc... Pourquoi ça a du succès? Ce n'est pas parce que c'est imposé.

M. Sirros: Exact.

Mme Harel: Parce que le contribuable, lui, il trouve son intérêt à ne pas...

M. Sirros: Aller en révision.

Mme Harel: ...avoir à aller devant un tribunal même quasi judiciaire. Il trouve son intérêt, là, au processus de révision.

M. Sirros: Et, comme généralement, M. le Président, on est ceux qui connaissent le mieux c'est quoi, notre intérêt, c'est là où je trouvais la suggestion du Barreau intéressante: ne pas enlever cette possibilité de révision, mais la rendre facultative. C'est bien ce qu'ils disent à la ministre.

Alors, au lieu de jouer à une approche paternaliste qui dit au contribuable: C'est bon pour toi, mais que, en fait, c'est probablement mieux pour la municipalité — ça peut être bon pour le contribuable aussi — pourquoi ne pas aller du côté facultatif, donc permettre au contribuable de se présenter devant un processus de révision sans avocat si c'est son choix et avec avocat si c'est son choix, libre à lui? Il pourra comprendre très facilement que, s'il y a avec un avocat en période de révision puis il est obligé par la suite d'aller devant le Tribunal administratif avec avocat, ça va lui coûter beaucoup plus cher. J'imagine qu'il pourra, comme adulte, comme personne mature, responsable, choisir ce qu'il veut faire.

● (12 h 10) ●

Donc, la suggestion que le Barreau lui fait ici, c'est de rendre cette période de révision facultative. Donc, ça

tient compte de l'argument que présentait la ministre que les représentations du Barreau sont peut-être un peu teintées trop, trop par la protection de la corporation professionnelle. Ça, je comprendrais ça aussi.

Si le Barreau disait qu'il ne faut absolument pas avoir cette période de révision, que c'est contre les droits des citoyens de se présenter quelque part sans avocat, qu'il faut absolument avoir un avocat, là je trouve que la ministre, elle aurait eu raison de dire ce qu'elle vient de dire.

Par contre, le Barreau ne dit pas ça. Le Barreau dit: Ça peut léser le citoyen, ça extensionne les délais. Donc, ça augmente cette période d'incertitude que je disais tantôt par rapport au principe d'équité vis-à-vis de l'évaluation puis de la réalité que les gens vivent. Et ça peut même mener le contribuable à perdre un certain nombre de droits parce qu'il se présente sans avocat et qu'il est devant des gens qui, eux, ont accès à des services juridiques de façon constante, et donc le Barreau dit: Rendez donc cette période facultative. Mais la ministre nous répond comme si le Barreau disait qu'il ne veut pas avoir du tout ce processus-là.

La véritable question, c'est: Pourquoi ce n'est pas facultatif, étant donné que c'est bon pour le contribuable et que normalement on prend pour acquis que les concitoyens qui nous élisent ici, c'est eux qui décident? S'ils sont assez responsables pour choisir leur gouvernement, est-ce qu'ils ne sont pas assez responsables pour comprendre c'est quand, leur intérêt de se présenter devant une révision ou d'aller directement devant le tribunal?

Parce qu'il se peut que, pour certaines personnes, elles vont faire l'évaluation que ça vaut mieux d'aller directement devant le tribunal, avoir une réponse plus rapide, si c'est le cas, et plus finale, tout au moins, que d'aller d'abord devant un processus de révision et par la suite devant un tribunal, s'ils ne sont pas satisfaits, donc extensionnant un peu les délais que les gens doivent courir et probablement augmentant les coûts, par ce fait même, pour certains. Mais, de toute façon, ils seraient en mesure, chacun, d'évaluer quel est leur intérêt parce que, comme principe fondamental, il me semble qu'on doit procéder avec la présomption que celui qui connaît mieux son intérêt, c'est la personne concernée elle-même. On ne peut pas décider d'avance que c'est bon pour elle. Si on fait ça dans tous nos projets de loi, c'est une approche pas très démocratique, M. le Président, parce que là on va présumer ce qui est bon pour nos concitoyens et, en général, on doit leur donner les instruments puis les opportunités pour décider comment ils veulent procéder.

Alors, la question fondamentale, Mme la ministre, c'est: Pourquoi ce n'est pas facultatif? Pourquoi c'est obligatoire? Moi, je me dis: Oui, elle a peut-être raison d'ouvrir cette voie si ce qui la guide, c'est l'intérêt du citoyen. Maintenant, si ce qui la guide, c'est de donner du confort à un autre groupe d'intérêts que sont les municipalités, les administrations municipales, c'est le pendant de ce qu'elle critiquait par rapport aux intérêts que défendait le Barreau. Et c'est pour ça que, dans le juste milieu, il faut mettre l'intérêt du citoyen comme le principe qui

nous guide, ouvrir cette voie comme possibilité — si c'est bon pour lui, il jugera — et permettre à tous les partis de tirer leur bénéfice.

Les villes pourraient argumenter devant les concitoyens que ça serait — par la démonstration de comment ça se déroulerait — correct d'aller devant la révision, que ça pourrait régler la plupart des cas très rapidement. Les avocats, de leur côté, pourraient dire aux citoyens: Non, non, non, n'y allez pas sans nous, ne partez pas sans lui, votre avocat. Mais le citoyen finalement choisira et décidera. On n'est pas dupe, M. le Président, on peut juger des situations puis prendre des décisions.

Alors, comment ça se fait que ce n'est pas facultatif, que c'est obligatoire? Je ne reconnais pas cette tendance autoritaire dans la ministre, généralement. Généralement, elle est... En tout cas, elle dit qu'elle est démocrate, mais, des fois, je me dis... Des fois, on parle de démocratie puis on fait autre chose, M. le Président, ou, sous l'égide de l'impatience, on décrète...

Mme Harel: Comme ce que j'aurais le goût de faire, maintenant, là. Ha, ha, ha!

M. Sirros: C'est ça — ha, ha, ha! — mais heureusement que notre institution nous protège de ces tendances qu'a la ministre, M. le Président. Mais, ça étant dit, la question sérieuse, c'est: Pourquoi ce n'est pas facultatif si on veut protéger le meilleur intérêt des citoyens?

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: C'est un débat qui a déjà été fait en 1996. C'est un débat qui a été fait au moment de l'adoption de la loi n° 67. Moi, je n'interfère pas du tout dans ce débat-là. Je dis simplement que, pour améliorer la façon de faire, on va avoir un délai de discussion avec l'évaluateur qui va favoriser l'entente. En fait, l'idée, c'est d'offrir, pendant un certain temps, d'essayer de s'entendre. C'est ça, l'objectif.

La procédure de révision était en vigueur auparavant, sans avoir ce caractère de passage obligé, avant le Tribunal administratif, et ça donnait des brefs complètement engorgés. Est-ce que c'était de l'intérêt du contribuable que sa réclamation reste pendant des mois, des années?

Une voix: Deux, trois ans.

Mme Harel: Si vous voulez, je vais vous sortir les chiffres des délais, au moment où vous étiez au gouvernement, que les contribuables subissaient aux brefs. Deux, trois ans facilement, là.

Une voix: Ah oui!

Mme Harel: Alors, vous voyez que, maintenant, avec ce passage obligé pendant un certain temps pour essayer de s'entendre, ça n'enlève rien parce que, s'il y a mécontentement, ça aboutit au Tribunal administratif du

Québec, mais les délais sont maintenant de... On va me donner la réponse. Les délais sont de combien de temps maintenant? De trois mois. Vous vous rendez compte? Ça a diminué.

Voyez, j'ai comme des statistiques ici sur la révision administrative de l'évaluation foncière, et on voit bien que 86 % des contestations sont maintenant réglées au niveau de la révision. Et on a diminué de deux, trois ans à trois mois le délai d'attente devant le tribunal quasi judiciaire. Je pense que c'est un progrès, c'est un plus, c'est un bon résultat parce que cette révision administrative, elle doit faire l'affaire, M. le Président. Il n'y a personne qui s'en plaint.

Je veux bien que le Barreau ait l'air de trouver que ce n'est pas une bonne façon, là, d'aller en révision, mais la révision, ça ne met en cause aucun principe. La révision, si tant est que cela le fût, ç'aurait été depuis longtemps jugé par les tribunaux. La révision administrative, c'est une manière qui est très souple de faire et qui amène l'appareil administratif à convenir aussi qu'il peut ne pas avoir un éclairage complet puis que la décision peut être révisée. Et c'est heureux qu'il en soit ainsi. Il n'y a plus d'ex cathedra comme avant au niveau des décisions de gouvernements, que ce soit municipaux... Le fédéral est pareil aussi.

• (12 h 20) •

M. Sirros: Je comprends que ce débat a été fait, mais, comme on vient de le toucher, on ne nous tiendra pas rigueur, M. le Président, de le soulever. Parce que les arguments de la ministre, je les trouve compréhensibles au niveau de la possibilité pour un citoyen de demander la révision avant de choisir d'aller au tribunal. C'est pour ça que je disais que c'est un droit que le citoyen devrait avoir mais pas nécessairement l'empêcher, si c'est son choix, d'aller directement au tribunal.

En tout cas, cela étant dit, la ministre nous donne des chiffres sur le nombre de cas qui sont réglés en révision puis elle nous dit... Est-ce que j'ai compris 86 % ou 96 %? 86 % des cas sont réglés. Puis là on vient nous donner un délai supplémentaire de six mois pour cette période de révision. Est-ce qu'on ne vient pas créer une incitation à l'inefficacité, finalement? Puis elle nous dit que les décisions sont rendues à l'intérieur de trois mois et que c'est réglé pour 86 % des cas.

Là, à moins que je ne me trompe, ce que je comprends ici, c'est qu'on vient donner la possibilité aux municipalités d'extensionner de six mois cette période à l'intérieur de laquelle une révision doit trouver une réponse. Alors, moi, ma logique me dit ceci: Si, dans 86 % des cas, on réussit à trouver une réponse à l'intérieur de trois mois puis on vient ici donner un délai supplémentaire de six mois, ça va faire neuf mois. Puis est-ce qu'on ne crée pas une incitation, finalement, à traîner? À moins qu'on ne me dise qu'on veut donner ces six mois supplémentaires strictement parce qu'on ne règle pas 14 % des cas.

Je sais comment les systèmes fonctionnent, puis les administrations fonctionnent, puis généralement, là, il y a une loi qui dit que, tu sais, on va prendre le temps que nous avons à notre disposition pour finir quelque chose. Si

on a un mois, on va le faire à l'intérieur d'un mois; si on a deux mois, on va le faire à l'intérieur de deux mois. Puis là on va avoir une possibilité de neuf mois. Alors, on risque de voir ce qui fonctionnait, selon la ministre, bien, où 86 % des cas étaient réglés à l'intérieur de trois mois, maintenant prendre plus de temps, puis le successeur de la ministre va nous dire que ça fonctionne très bien parce que 86 % des cas sont maintenant réglés à l'intérieur des délais prescrits, sauf que ces délais-là auraient été augmentés. Alors, pourquoi cette prolongation de six mois si 86 % des cas sont réglés à l'intérieur de trois mois?

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Vallières): Bien. Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: ...il arrive toujours des cas exceptionnels qui sont plus complexes. Il y a des cas assez complexes. Je pense en particulier à ces situations qui surviennent dans des villes à industrie unique qui exigent, ces villes à industrie unique, là... par exemple toutes les installations portuaires, les alumineries puis diverses autres situations. Évidemment, les papeteries en sont un bon exemple, et d'autres aussi. Je pense, entre autres, au comté du président de notre commission, où se trouve maintenant, c'est...

Une voix: Magnola.

Mme Harel: Magnola, voilà. Magnola, ce ne sera pas simple, pour la municipalité, là, d'évaluer Magnola. Il y a même, bon, une révision qui doit être faite, compte tenu d'un jugement récent de la Cour suprême, sur les appareils antipollution qui peuvent être ou ne pas être portés au rôle, dépendamment s'ils sont incorporés ou pas incorporés aux activités industrielles. C'est des immeubles à vocation complexe.

Je dis tout ça parce qu'il y a le 14 % de contestations qui aboutissent maintenant devant le Tribunal administratif, alors que, auparavant, c'était — je ne sais pas si on peut le fournir, là — 100 %.

Une voix: Il n'y avait pas de révision.

Mme Harel: Il n'y avait pas de révision administrative. C'est-à-dire qu'il y avait une révision administrative qui était possible, elle n'était pas obligatoire.

Une voix: Il y en a où il n'y en avait pas du tout.

Mme Harel: Ah! il n'y en avait pas du tout.

Une voix: Il fallait les contester directement.

Mme Harel: Alors, on voit que c'est un mécanisme qui a eu l'heur de plaire, en tout cas, aux contribuables. Bien, si tant est qu'ils n'aient pas été satisfaits, ils seraient allés au Tribunal administratif.

M. Sirros: Ils ne peuvent pas, il faut qu'ils aillent obligatoirement devant la révision.

Mme Harel: Oui, mais, si tant est qu'ils n'aient pas été satisfaits du processus de révision, il n'y en aurait pas 86 % qui seraient réglés, là.

M. Sirros: Tant mieux.

Mme Harel: Alors, tant mieux. J'espère que vous participez aux réjouissances, là, que notre système fonctionne de façon plus opérationnelle. Voilà.

M. Sirros: Très bien. Non, mais, M. le Président...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: ...la ministre me dit: Il y a des situations particulières qu'on ne réussit pas à régler à l'intérieur des délais prévus, et c'est probablement ces cas qui sont dans les 14 % qui aboutissent devant les tribunaux. Mais ça ne reprend pas du tout l'argument que je lui faisais. Pourquoi, si on réussit à régler 86 % des cas à l'intérieur de ce qui est déjà prévu, on va extensionner maintenant à six mois de plus, ce qui va faire neuf mois, au risque de voir ces mêmes 86 % de cas prendre neuf mois et les mêmes 14 % de cas se retrouver devant les tribunaux, et un risque supplémentaire aussi que, plus on va traîner, plus on va extensionner la période de révision, plus on extensionne le temps durant lequel le contribuable, lui, n'a pas de réponse concrète?

Parce que vous savez fort bien que, quand on reçoit un compte de taxes, il faut qu'on le paie, puis on conteste après. Alors, si, à l'heure actuelle, 86 % des cas de gens qui reçoivent un compte de taxes — ou une évaluation, disons, sur laquelle sera basé leur compte de taxes — vont devant ce processus de révision, trouvent une réponse satisfaisante — en tout cas, satisfaisante, ils décident de ne pas aller plus loin pour 86 % des cas — pourquoi est-ce que maintenant on va dire à ces gens-là: Vous allez attendre neuf mois avant de savoir ou six mois de plus avant de savoir si votre demande de révision est retenue ou quelle est la réponse qui est donnée à votre demande de révision?

La ministre semble me dire: C'est parce qu'on a certaines difficultés avec certains équipements spécialisés. Mais, mon Dieu, faisons quelque chose de plus particulier, donc, à ce moment-là. N'extensionnons pas ce délai à l'ensemble des demandeurs de révision. Étant donné qu'on a déjà forcé les gens à aller devant cette période de révision...

C'est-à-dire, on a sauté l'étape, là. Avant, on avait un régime qui n'avait aucune période de révision prévue. Tu recevais ton compte, tu n'aimais pas ça, tu allais devant le tribunal, point à la ligne. Alors, tout de suite, tu étais judiciairisé, il y avait un avocat, et tout le kit, et tout le tralala. Là, on a instauré une période de révision, sauf

qu'on l'a rendue obligatoire. Bon. O.K. On a décidé, à ce moment-là, selon les débats qu'on a faits, qu'elle serait obligatoire, que le citoyen n'aurait pas le choix de décider s'il voulait aller en révision ou s'il voulait aller devant le tribunal directement. Bon. Ça, on l'a fait.

On nous dit aujourd'hui que c'est tellement bon que 86 % des cas réussissent et on vient avec une demande de pouvoir extensionner le délai de six mois. Mais il me semble que ce n'est pas dans l'intérêt des citoyens de voir traîner la réponse à leur demande de révision suite à une évaluation qu'ils ont reçue. Alors, je ne comprends toujours pas pourquoi, si ce n'est que pour faire face à des situations particulières, on ne libelle pas un article par rapport à des situations exceptionnelles, des équipements qui ne sont pas de nature à être reconnus ou connus par l'ensemble de nos concitoyens. Les équipements dont parlait la ministre, ce n'est pas tous les gens sur la rue Bourbonnière qui sont propriétaires de, je ne sais pas, moi, Magnola, ou des alumineries, ou je ne sais pas trop quoi. Mais c'est des gens sur la rue Bourbonnière ou sur la rue Champagneur, dans mon cas, qui reçoivent des évaluations, qui vont maintenant se trouver à attendre plus longtemps pour avoir une réponse à leur demande de révision.

Alors, la question demeure entière: Pourquoi ce délai supplémentaire? Ça règle quoi, si ce n'est que donner plus de possibilités aux municipalités d'avoir plus de gens par l'usure, que les gens abandonnent. Parce qu'on sait que ça, c'est un phénomène aussi, un réel phénomène. Alors, pourquoi?

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Oui, alors, M. le Président, la question, telle que posée par le député de Laurier-Dorion, laisse entendre qu'il serait de l'intérêt de la municipalité de laisser traîner les choses...

M. Sirros: ...reçoivent leurs comptes.

Mme Harel: ...d'allonger les délais, de les prolonger indûment, alors que la municipalité, si tant est qu'il en soit ainsi, un report qui ne serait vraiment pas très justifié, serait dans la plus grande incertitude financière concernant son assiette de taxation. C'est de l'intérêt de la municipalité d'avoir le plus vite possible des certitudes, parce qu'une municipalité, n'oubliez jamais, elle a l'obligation d'avoir un budget équilibré. Alors, si tant est que, indûment, elle laisse allonger les délais, ce serait vraiment un tort qu'elle s'appliquerait à elle-même parce que, en cours d'année, elle aurait à réduire, je ne sais pas, ses dépenses, ou enfin, je ne sais, pour être capable de faire face à une incertitude financière qui va à l'encontre de la stabilité.

● (12 h 30) ●

Ceci dit, M. le Président, tout ce qui est proposé dans ce projet de loi n° 46 est issu d'un rapport conjoint du ministère des Affaires municipales et des Unions municipales. Alors, dans les circonstances, comme je comprends que l'opposition n'a pas l'air de vouloir donner

suite à ces recommandations, qui sont considérées dans le milieu municipal comme des améliorations de la situation, je dois vous dire, M. le Président, là, que je vais suspendre l'article 4 et, bon, advenant qu'il en soit ainsi pour tout le projet de loi n° 46, je vais être obligée de procéder à l'examen d'autres projets de loi puis avertir les Unions municipales que, malheureusement, les circonstances étant ce qu'elles sont au sein de notre commission, on ne peut pas procéder à l'adoption de ce projet de loi.

M. Sirros: M. le Président...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: ...sur la remarque préalable, ça serait effectivement intéressant de savoir combien — et ça nous permettrait de voir si l'argument de la ministre quant à la stabilité des finances des municipalités se tient — des 86 % des cas — et, si elle a ces chiffres-là, j'apprécierais de les avoir — sont réglés en faveur de qui et de quel pourcentage d'écart entre l'évaluation initiale. Peut-être qu'elle a raison et peut-être effectivement que cet argument-là, il faudrait le revoir. Mais il en demeure que plus on extensionne le délai, moins c'est bon pour celui qui a à payer.

Par contre, je lui fais remarquer que — puis je n'ai aucunement eu connaissance de ces chiffres-là, donc je pose la question un peu dans le vide — s'il s'avère que, dans le 86 % des cas, la grande majorité des cas sont réglés en faveur de l'évaluation initialement prévue par la municipalité ou, tout au moins, dans un écart qui n'est pas trop loin de celui qui avait été initialement décrété par l'évaluation, bien à ce moment-là je pense que l'argument de l'incertitude aux finances publiques des municipalités ne tient pas beaucoup. Alors, si la ministre a ces chiffres-là, j'aimerais les avoir.

Quant à l'autre argument à l'effet que ces amendements sont issus d'un comité conjoint entre le ministère des Affaires municipales — que je respecte beaucoup — et l'Union des municipalités du Québec — que je respecte également beaucoup — je lui fais remarquer, M. le Président, qu'il s'agit quand même de deux entités qui ont la responsabilité d'administrer des lois, et nulle part là-dedans on ne parle des citoyens. Et, si la ministre veut un peu laisser sous-entendre qu'il y aurait des menaces — c'est trop fort comme mot, M. le Président — à l'effet qu'elle va faire connaître aux Unions municipales l'attitude de l'opposition pour qu'eux autres nous trouvent...

Une voix: Méchants.

M. Sirros: ...méchants, moi, je n'ai aucun problème, M. le Président, à dire n'importe quand, n'importe où que ce qui me tient véritablement à coeur, dans cette question-là, ce n'est l'intérêt ni des maires, ni des conseillers municipaux, ni des fonctionnaires du ministère des Affaires municipales, mais ce qui me tient à coeur, c'est de voir que ce qu'on adopte ici sert le mieux possible les

intérêts des citoyens. Et la ministre, je pense, ne doit pas assimiler l'intérêt des citoyens avec l'intérêt des administrations publiques. Parce qu'on sait fort bien que les administrations publiques ont leur propre dynamique, et elles font très bien leur travail, on ne leur tient pas rigueur de ça. Mais, nous, notre rôle ici, c'est de s'assurer que l'intérêt des citoyens est protégé.

Donc, si la ministre veut suspendre, on pourrait bien suspendre, mais je vous ferais remarquer qu'il n'y avait pas un mot de mes remarques qui était loin du sujet qu'on discute et je ne pense pas qu'elle peut traiter l'étude qu'on fait de l'article 4 comme étant une étude obstructionniste... «whatever», vous comprenez ce que je veux dire. Il s'agit d'un point de vue, je pense, fort légitime, et ce n'est pas trop demander à un ministre qui défend ses projets de loi de s'expliquer de façon correcte.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre, commentaire?

Mme Harel: Oui. M. le Président, je ne voudrais pas penser que le député de Laurier-Dorion considère que les maires, qui sont des élus, comme nous, ne recherchent pas eux aussi d'abord et avant tout l'intérêt de leurs concitoyens. Alors, c'est donc cette recherche de l'intérêt du concitoyen qui est derrière ces bonifications. Ce n'était pas dans l'intérêt du concitoyen de se retrouver à attendre pendant trois ans de temps qu'il y ait une décision dans un dossier d'évaluation qui le concernait. Ce n'était pas dans son intérêt.

Alors, on voit qu'il y a eu une nette amélioration de la situation. Je pense que c'est de l'intérêt du citoyen d'avoir un recours expéditif et, en même temps, non seulement expéditif, en plus de ça peu coûteux pour lui effectivement — parce que l'accessibilité à cette révision administrative est complètement gratuite. Mais je pense que c'était de l'intérêt du citoyen d'avoir aussi accès à un recours où il peut faire entendre son point de vue parce qu'il s'agit, dans le fond, souvent d'une révision qui va permettre au contribuable d'exiger de l'évaluateur des réponses à des questions qu'il pose.

Alors, ceci dit, je ne vois pas où est le problème. Là, on propose que la municipalité puisse, lorsque ça lui est demandé par l'organisme municipal chargé de l'évaluation, reporter la date du 1er novembre au 1er avril, c'est ça, en fait la date du 1er septembre, qui pouvait déjà l'être au 1er novembre, au 1er avril, pour faciliter des réponses aux questions, à défaut de quoi... C'est ça qui est assez absurde, c'est que la situation actuelle oblige le contribuable, s'il ne veut pas perdre ses droits, à aller devant le Tribunal administratif du Québec pour tout simplement la raison que l'évaluateur débordé n'a pas pu lui faire parvenir réponse à temps, dans les délais, à ses questions.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Bertrand, qui m'a demandé la parole.

M. Cousineau: Pour aller dans le même sens que dit la ministre...

Mme Harel: 86 %. Mais peut-être, dans le 14 %, qui nous dit qu'il n'y a pas des contribuables qui auraient préféré ne pas avoir à supporter le coût d'une contestation devant un tribunal quasi judiciaire?

Le Président (M. Vallières): M. le député de Bertrand.

M. Sirros: Au niveau des affaires municipales, il aurait pu y avoir plus d'évaluateurs pour régler ça à l'intérieur de trois mois?

Le Président (M. Vallières): M. le député de Bertrand a la parole.

M. Cousineau: Oui, pour aller dans le même sens que dit la ministre, le citoyen, dans cette situation-là, à mon avis, est très regagnant parce que les Unions, l'UMRCQ puis l'UMQ, veulent aller dans ce sens-là, de un. Puis, de deux, si on se reporte avant 1996, le citoyen était doublement pénalisé — parce qu'on parle du citoyen, là — du fait qu'il devait attendre deux, trois ans avant d'avoir une réponse, un, et, deux, la municipalité devait réserver sur son budget des coussins pour prévoir extrapoler les causes en suspens. Alors, à ce moment-là, le citoyen était encore pénalisé parce que c'étaient des taxes supplémentaires à payer sur ces coussins-là. Donc, il y a eu énormément d'améliorations depuis deux, trois ans. Et puis...

Le Président (M. Vallières): Bien, sur l'article 4...

M. Sirros: Juste une question d'information...

Le Président (M. Vallières): ...M. le député de Laurier-Dorion, je veux juste vous indiquer que vos 20 minutes réglementaires sont écoulées. À moins qu'il y ait consentement de la part de la ministre pour une question additionnelle du député de Laurier-Dorion...

M. Sirros: Non, je veux juste demander à la ministre...

M. Gobé: On a encore 40 minutes, de ce bord-là.

M. Sirros: ...si elle a les chiffres auxquels elle faisait allusion tantôt. Est-ce qu'elle a ces chiffres-là, au niveau des évaluations? Puis comment c'est réglé? Les 86 % seront réglés en faveur de qui puis de quel pourcentage d'écart par rapport à l'évaluation? Juste pour avoir une idée sur... si elle les a. Si elle ne les a pas, bien...

Mme Harel: En fait, ce sont des dossiers nominatifs, qui ne nous sont pas transmis.

M. Gobé: On va demander à la CAI une information.

M. Sirros: Oh!

Mme Harel: Oui. Alors, ce que nous avons...

M. Sirros: On peut demander au ministre du Revenu de nous donner ça.

Mme Harel: ...ce sont des données, si vous voulez, générales sur, par exemple... des statistiques globales sur la révision administrative. Mais nous n'avons pas accès à des dossiers individuels. Par exemple, on sait qu'il y a eu au total au Québec, pour l'ensemble des municipalités, 8 962 avis d'évaluation pour immeubles de 1 000 000 \$ et plus, qu'il y a eu 3 495 corrections d'office effectuées au rôle, qu'il y a eu 12 468 demandes de révision reçues — c'est pour tout le Québec — qu'il y a eu 5 629 réponses d'évaluateurs produites, qu'il y a eu 2 684 modifications effectuées à la suite d'une entente. Et, au total des évaluations, imaginez-vous, c'est 2 944 197. Alors, c'est comme un millième de... un je ne sais pas quoi, là, 0,01 %, 0,001 %.

M. Gobé: En termes d'argent, vous parlez, là?

M. Sirros: D'évaluations.

Mme Harel: Du nombre d'évaluations qui sont l'objet d'une contestation.

M. Sirros: Pas beaucoup. Mais je ne comprends pas pourquoi ça serait des informations nominatives. Le dépôt du rôle est public. Le résultat du rôle, une fois la période de révision terminée, c'est public. En quoi c'est de l'information nominative de savoir quel pourcentage d'écart...

Mme Harel: C'est dossier par dossier.

M. Sirros: Oui, mais, je veux dire...

M. Gobé: C'est public.

Mme Harel: Oui.

M. Sirros: C'est public. Les adresses sont là...

Mme Harel: Ça pourrait l'être aussi pour les pensions alimentaires.

M. Sirros: Pardon?

Mme Harel: Ça pourrait l'être pour les pensions alimentaires. En quoi c'est nominatif d'avoir comme information...

M. Sirros: Que quelqu'un ne paie pas ce que la cour a ordonné?

M. Gobé: C'est ça. Ça...

M. Sirros: Ça, c'est autre chose. Mais ce que la cour a ordonné... Non, non...

• (12 h 40) •

Mme Harel: On peut avoir des statistiques sur combien il y a de débiteurs qui ne paient pas ou encore combien il y a, ici, de contribuables qui voient...

M. Sirros: Non, mais, je veux dire, la comparaison que la ministre fait, elle n'est pas bonne parce que, dans un cas, on a rendu publiques des informations nominatives dans le sens suivant: que, suite à un jugement de la cour, quelqu'un ne respecte pas; ici, on parle d'un dépôt de rôle avant et après évaluation. En tout cas, ce n'est pas un immense... Puis je ne veux surtout pas engager le débat sur la protection des renseignements personnels ici, ça peut nous mener loin. Mais, si la ministre me dit qu'elle n'a pas accès à ces informations-là...

Mme Harel: Le ministère n'a pas accès, en fait, à ces informations parce qu'elles devraient être colligées dossier par dossier. Elles ne le sont pas actuellement au niveau du ministère des Affaires municipales. Alors, ça supposerait de demander aux municipalités de colliger dossier par dossier.

M. Sirros: D'accord.

Le Président (M. Vallières): Bien. M. le député de Montmagny-L'Islet, toujours sur l'article 4.

M. Gauvin: M. le Président, avant que Mme la ministre ne souhaite à nouveau suspendre l'article 4 ou suspendre l'étude du projet de loi n° 46, je pense qu'on devrait plutôt revenir à l'article 4 et tous se rappeler que le but de l'article 4 est d'extensionner les délais pour aller en demande de révision. Donc, la raison, Mme la ministre: Quels sont les principaux arguments qui ont été développés par les deux Unions et le ministère des Affaires municipales pour vous convaincre d'apporter l'article 4? Quels sont les principaux arguments qui ont été apportés pour vous convaincre?

Parce que là on rentre dans un délai additionnel, c'est-à-dire de six mois mais qui donne huit mois en révision. Il y a sûrement eu des exemples qui ont été présentés au ministère des Affaires municipales, des cas types que vous n'êtes pas obligée de relater avec les détails, mais nous dire: Est-ce qu'un délai trop court était désavantageux pour la municipalité locale au niveau de l'approbation de son rôle d'évaluation, désavantageux pour le citoyen? À ce moment-là, est-ce que le ministère des Affaires municipales a pris la part du citoyen quand il a jugé bon de présenter cet amendement-là? Est-ce qu'on touche, est-ce qu'on a l'intention — je n'ai pas approfondi les autres articles ou les autres projets de loi du ministère des Affaires municipales — de toucher à la structure même de révision?

Pour revenir à l'article 4, vous allez me dire: Ce n'est pas à l'article 4 et ce n'est pas prévisible. Peut-être. Les arguments de négociation qui ont été développés par

l'administration locale via le service d'évaluation foncière, c'est toutes des questions qu'on doit se poser, Mme la ministre, et on est en droit de se les poser, ne serait-ce que pour nous permettre de jouer notre rôle d'opposition. Nous avons un certain nombre de dossiers qui nous sont présentés soit par des citoyens soit par des municipalités pour du questionnement. Donc, je ne vois pas, Mme la ministre... C'est toujours étonnant de vous voir surprise de voir que l'opposition pose des questions, et certaines de ces questions, vous n'avez pas le goût d'y répondre.

Moi, je n'ai pas d'objection à ce que les deux Unions soient informées que l'opposition pose des questions qui vous indisposent, à condition que, nous, ces questions-là, ce soit pour nous aider à mieux comprendre le projet de loi et pouvoir, par la suite, mieux informer la population concernée du but qu'avait l'opposition à approfondir davantage le projet de loi n° 46. Je comprends que ma question n'était pas d'intérêt pour la ministre, mais elle l'est peut-être pour le citoyen payeur de taxes.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Je veux vraiment rassurer le député, sa question est d'intérêt. Depuis bientôt 24 ans maintenant, c'est-à-dire depuis que j'ai connu la maternité, je me suis habituée à faire deux choses en même temps correctement. Et parfois j'ai même la prétention de pouvoir essayer d'en faire trois.

M. Sirros: Est-ce que la ministre prétend que ceux qui n'ont pas connu la maternité ne peuvent pas faire ça, du moins correctement?

Mme Harel: Alors donc, que le député se rassure, j'ai parfaitement suivi sa question. Alors, je lui dirais, lui qui a été maire aussi, je pense, lui qui a déjà occupé cette fonction de maire, je lui dirais que la recherche d'améliorations au processus a amené le comité conjoint à recommander cette amélioration, et je vais lui lire un extrait du rapport qui m'en a été fait: «Selon le comité, il ne faudrait pas que les contribuables soient pénalisés du fait que l'évaluateur n'a pas le temps de traiter leur dossier.»

C'est ça, le motif. Parce que l'évaluateur, à partir du moment où le rôle d'évaluation est déposé, le 1er mai, il avait une avalanche... Dépendamment des villes, comme je le dis aussi. Et ce n'est pas mur à mur, c'est jusqu'au 1er septembre pour répondre, mais il peut y avoir une prolongation au 1er novembre. Et là ce qu'on dit, c'est: Ce sera au plus tard le 1er avril. Au plus tard.

À ce moment-là, je pense que le problème est que l'évaluateur se trouve à ne pas pouvoir accorder le temps exigé pour la discussion également avec le contribuable. Et c'est donc tout simplement pour assurer que le contribuable ne soit pas pénalisé de cela, étant donné que ce serait aussi absurde d'embaucher des gens qui, autrement, dans le reste de l'année... dont le travail ne serait pas requis. Et ça habilite les municipalités, les organismes municipaux d'évaluation foncière, par voie de résolution, à le faire. Mais ça ne le décrète pas, là.

M. Gauvin: Mme la ministre, si je comprends bien... D'abord, pour faire allusion à votre capacité de comprendre deux débats en même temps, je m'intéresse depuis 24 ans ou près de 25 ans cette année au monde municipal. J'ai été élu maire pour la première fois il y a tout près de 25 ans et je pense que c'est tout à fait normal qu'on continue à s'y intéresser, même si on siège ici, à l'Assemblée nationale, de par notre expérience de vie.

Mais la question est à l'effet: Est-ce que la demande d'extension de révision est, pour la municipalité, un élément de négociation plus fort? Est-ce que, dans votre rapport, les deux Unions, dans leur échange avec les représentants du ministère des Affaires municipales, en viennent à la conclusion que la municipalité a besoin de davantage de temps pour pouvoir raffiner son argumentation sur sa position à l'égard de l'évaluation déposée?

Mme Harel: Je pense...

M. Gauvin: Est-ce qu'on peut avoir copie aussi de l'argumentation qui vous a été donnée pour justifier l'article 4?

Mme Harel: En fait, la justification étant que, dans certains cas — comme je vous l'ai dit, ce n'est pas mur à mur — le délai est insuffisant pour que l'évaluateur puisse traiter adéquatement l'ensemble des demandes de révision qui sont reçues. Effectivement, les municipalités sont gagnantes d'une prolongation parce qu'elles peuvent voir réduits les coûts juridiques et les frais liés à une plainte devant le tribunal. Mais, en même temps, si ce report n'était pas justifié, elles sont dans l'incertitude financière concernant l'assiette fiscale, l'assiette de taxation, et ça peut les obliger, ça doit les amener même à faire des réserves pour le prévoir. Ce n'est pas leur intérêt non plus.

M. Gauvin: M. le Président, Mme la ministre, il faut se rappeler que c'est un très petit nombre de municipalités qui auront des dossiers à devoir prévoir des réserves d'importance. On pourrait en citer quelques-uns qui ont passé à l'histoire. Parce que, si l'article 4 devient avantageux pour les municipalités, c'est peut-être insécurisant d'entendre ça, de la part du payeur de taxes citoyen, parce que la municipalité, dans un délai jugé...

● (12 h 50) ●

J'étais membre de la commission parlementaire à l'occasion de l'étude du projet de loi n° 67, et j'essaie de me rappeler, et je vais vérifier à nouveau. C'est que le débat s'est fait autour de ce qu'a amené comme inquiétude mon collègue de Laurier-Dorion, à savoir: Est-ce que le payeur de taxes, le citoyen qui demande une révision est avantagé par l'extension d'un délai? Parce que, à l'expérience que nous avons vécue dans les trois dernières années, je présume — je n'ai pas les données que vous avez — que la municipalité ou le représentant du bureau d'évaluation, l'évaluateur, se devait, en consultation avec sa municipalité, de négocier pour entrer dans les délais et probablement que le citoyen y a gagné, parce qu'il avait

une réponse probablement dans les délais raisonnables parce que la municipalité devait entrer dans ces délais-là, d'une part.

Mais la municipalité n'avait pas nécessairement tout le temps qu'elle souhaitait pour développer davantage d'arguments pour s'en aller au Tribunal administratif. Parce que la municipalité, elle, elle y voit deux avantages. Celui de se préparer des arguments nécessaires pour, si ça ne réussit pas en révision, monter son dossier en fonction du Tribunal administratif, et un délai de six mois, donc huit mois dans son ensemble, permet plus facilement au bureau d'évaluation de monter l'argument nécessaire en vue de la deuxième étape, ce que certainement ne souhaite pas le payeur de taxes. Ce n'est pas ce qu'il cherche, aller au Tribunal administratif pour finaliser son dossier, et ça, on le conçoit.

Donc, c'est les réserves que j'avais, Mme la ministre, et je suis convaincu que, comme ministre des Affaires municipales, vous avez la même préoccupation. Nous, de l'opposition, nous n'avons pas la responsabilité de la gestion gouvernementale et de l'administration de votre ministère, mais nous avons celle de répondre aux inquiétudes et de poser des questions pour répondre aux inquiétudes d'un pourcentage assez élevé de la population qui compte sur l'opposition pour poser les bonnes questions.

Ça a pu arriver, dans certaines occasions, qu'on ait oublié de poser certaines questions que la population aurait souhaité qu'on pose. J'ai, comme mes collègues ont à l'occasion et encore récemment, des retours des deux Unions, qui auraient souhaité qu'on pose certaines questions. Il y a même des Unions qui auraient souhaité que vous répondiez à ma question, Mme la ministre — et, à l'occasion, je sais très bien qu'on aura l'occasion d'y revenir — à savoir votre appréciation sur une réponse négative de l'électeur payeur de taxes à l'occasion d'une réponse négative à un projet de fusion. Mais ça, on aura la chance d'y revenir, c'est un débat qui va être d'actualité, et c'est le but de notre intervention.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre, vous alliez répondre.

Mme Harel: Oui, j'allais vous dire, M. le Président: Dans les circonstances, je vais vous demander de suspendre l'article 4.

Dispositions fiscales

Le Président (M. Vallières): Est-ce que, de part et d'autre, les gens sont d'accord pour que nous suspendions l'article 4? Alors, l'article 4 est suspendu, et nous passons à l'article 5. Je pense qu'il y a un amendement. Est-ce qu'il y a un amendement, Mme la ministre? Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, M. le Président, il y aurait un amendement à l'article 5. Il s'agit de mettre entre virgules l'expression «autre qu'un parc régional». C'est dans la deuxième ligne du troisième alinéa. Alors,;

L'article 205.1 de la Loi sur la fiscalité municipale, proposé par l'article 5 du projet de loi n° 46, est amendé par la mise entre virgules, dans la deuxième ligne du troisième alinéa, des mots «autre qu'un parc régional».

C'est un test, M. le Président, ça.

M. Sirros: Il faut commencer par le trouver.

Le Président (M. Vallières): Oui, il faut commencer par le trouver. Est-ce que tout le monde a trouvé l'endroit?

M. Sirros: Mais ça ne correspond pas à l'alinéa.

M. Gobé: Deuxième alinéa, c'est: «...un terrain constituant l'assiette d'une construction visée...»

Le Président (M. Vallières): L'article 205.1.

Mme Harel: C'est l'article 205.1.

M. Gobé: Oui, mais est-ce qu'on ne peut pas aller au 205 avant?

Le Président (M. Vallières): Donc, 205.1, dans la deuxième page du cahier que vous avez.

M. Sirros: O.K.

M. Gobé: On n'a pas disposé de 205.

Le Président (M. Vallières): À la deuxième ligne du troisième alinéa: «On établit le montant de la compensation prévue à l'article 205, à l'égard d'un immeuble autre qu'un parc régional...»

M. Gobé: M. le Président, excusez-moi, question d'information.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Parce que, là, on nous demande d'amender 205.1 et je pense qu'on n'a pas discuté de 205.

M. Sirros: Non, mais c'est l'article 5 qu'on discute.

M. Gobé: Oui, mais, quand même, je pense qu'on doit le prendre selon un certain ordre chronologique, et, lorsqu'on arrivera à 205.1... Parce qu'il y a peut-être des choses dans 205 qui ont rapport avec 205.1 et qui font que l'amender, on met un peu la charrue avant les boeufs. Question de directive. Parce que je n'ai rien contre l'amendement, mais tout le monde semble aussi avoir un peu de misère à trouver ça. On feuillette les papiers, tout le monde, et tout ça.

Le Président (M. Vallières): Bon. L'article 5, là, amende, en le remplaçant, l'article 205...

M. Sirros: Parce qu'il y a du stock, hein!

Le Président (M. Vallières): ...et ici on a un amendement. Alors, la coutume veut qu'on traite d'abord de l'amendement. Alors, conséquemment, nous allons traiter de l'amendement qui est proposé, qui d'ailleurs est recevable. On traite de l'amendement. Je comprends que c'est un article qui est long, le 205, là, mais c'est 205.1 qui se trouve à être ici amendé.

M. Gobé: M. le Président, c'est parce que comment discuter sur le fond de l'amendement alors qu'on n'avait pas parlé de l'article?

Mme Harel: Là, il y a vraiment un problème.

M. Gobé: Il me semble qu'on pourrait parler de l'article.

Mme Harel: M. le Président, je vous le dis.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Voyons! On n'adopte pas la Loi sur la fiscalité municipale article par article, on adopte une loi qui la modifie article par article. Alors, on ne fera pas les 300 et quelques articles de loi sur la fiscalité.

M. Gobé: Non, je comprends ça, M. le Président. Mais, par contre, on nous donne un projet de loi. Il y a l'article 5, c'est... L'article ne correspond pas du tout à ce qu'il y avait à la loi actuelle. Donc, c'est un nouveau. Juste à titre d'exemple, 205, il commence: «Toute municipalité locale...», alors que l'ancienne loi disait: «Une municipalité locale peut, par règlement...», voyez-vous? Ce n'est pas la même phraséologie, rien. On sait, en matière de fiscalité puis de loi, qu'un mot différent peut dire autre chose que ce qu'il y a d'écrit.

Alors, je n'ai pas l'intention de faire les 300 articles, mais il n'en reste pas moins que ceux qui sont devant nous, même s'ils sont assez importants parce qu'ils se tiennent sur deux pages, on va devoir passer à travers. Prenez juste la première ligne, dans le cahier, vous allez voir, entre la loi actuelle puis le texte du projet de loi, ce n'est pas les mêmes.

Le Président (M. Vallières): Oui, c'est sûr qu'on réfère ici à l'article 245 sur le droit de parole des membres. On pourra redébuter notre séance de 15 heures avec cela, mais «le temps de parole de 20 minutes dont disposent les membres de la commission vaut pour chaque article, alinéa ou paragraphe d'un projet de loi».

M. Gobé: C'est ça.

Le Président (M. Vallières): Chaque amendement, ou sous-amendement, ou chaque article qu'on propose de modifier ou d'ajouter dans une loi existante. Ce temps de parole peut être utilisé pour une ou plusieurs interventions.

Alors, c'est donc dire que, puisque nous avons atteint les 13 heures, je pense bien que personne ne s'objectera à ce que nous suspendions nos travaux...

M. Gobé: Je comprends mal l'impatience de Mme la ministre, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): ...jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 15)

Organisation des travaux

Le Président (M. Vallières): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement du territoire reprend ses travaux. Nous en étions à procéder à l'étude de l'article 5 du projet de loi n° 46, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux.

Suite à des discussions qui ont été tenues, je pense que les membres de la commission consentent ou conviennent, de part et d'autre, qu'on puisse suspendre notre étude du projet de loi n° 46 sur une base temporaire pour pouvoir passer à l'étude du projet de loi n° 23.

Alors, je vais demander, de chaque côté de moi, aux gens s'ils sont bien d'accord avec cette suspension. M. le député de LaFontaine?

M. Gobé: Oui, M. le Président. Alors, si je comprends bien, on va donc surseoir à l'adoption du projet de loi n° 46 que nous avons discuté ce matin?

Le Président (M. Vallières): Exact.

M. Gobé: Bien sûr, on va accéder à la demande de la ministre, mais vous voyez un peu ma surprise. Car, ce matin, Mme la ministre nous plaiderait l'urgence d'adopter 46 en invoquant plusieurs prétextes, et dont, même, alerter l'UMQ quant aux trop nombreuses questions que nous posions sur ce projet de loi là. Alors, je crois comprendre qu'elle préfère garder tout le temps pour en discuter et disposer de cela afin d'avoir toute la latitude de répondre à nos questions lorsqu'on va reprendre le projet de loi n° 46. Est-ce que c'est comme ça qu'on doit comprendre ça?

Le Président (M. Vallières): Alors, moi, ce que je comprends, c'est qu'il y a eu, de part et d'autre, convention à l'effet qu'on puisse passer à l'étude d'un autre projet de loi en suspendant celui-là sur une base temporaire.

Mme Harel: M. le Président, je pense qu'on doit profiter de la présence parmi nous aujourd'hui de M.

Richard Boyer, qui est le responsable du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, ainsi que de la directrice des services juridiques de la Communauté urbaine de Montréal pour procéder à l'examen du projet de loi n° 23 comme, d'ailleurs, le prévoyait la directive du leader adoptée ce matin et qui nous assignait l'étude des projets de loi n° 46, 23 et 30.

Alors, je comprends que nous pourrions avec sérieux mais célérité profiter de l'expertise pas des porte-parole, mais, en fait, des personnes qui sont à l'emploi de la Communauté urbaine de Montréal et qui ont tous les jours à gérer cette question qu'ils nous ont demandée de résoudre.

En fait, c'est la troisième fois aujourd'hui que ces personnes se présentent à Québec pour participer aux travaux de notre commission parlementaire. Elles sont venues jeudi dernier, vendredi. Elles sont ici aujourd'hui. Alors, je crois que c'est une question, disons, de courtoisie élémentaire que de ne pas les obliger à revenir pour une quatrième fois.

Le Président (M. Vallières): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: M. le Président, je suis d'accord avec les remarques de Mme la ministre, mais je pourrais remarquer que, lorsque son leader a fait l'appel des projets de loi, il aurait pu cédule en premier le projet de loi n° 23 et faire en sorte que ces gens soient présents pour l'étude et nous aurions pu discuter déjà, depuis trois ou quatre jours, de ce projet de loi là. Donc, je trouve dommage qu'on les fasse venir trois jours de suite, d'autant plus que, si je comprends bien, ce sont des fonctionnaires de la Communauté urbaine, donc ils émargent à la liste de paie des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal, et que je crois que leurs talents — et ils doivent en avoir pour être ici, sinon, ils ne seraient pas ici — seraient mis à meilleure contribution, en effet, à leurs bureaux de la Communauté urbaine de Montréal qu'à nous écouter en cette commission parlementaire de fin de session.

Alors, bien sûr, tout ça aurait pu être réglé autrement. Il ne faudrait pas penser que, s'ils sont restés ici trois jours, c'est parce que l'opposition fait son travail sur un autre projet de loi. Simplement pour dire qu'ils auraient pu, dans l'ordre donné en Chambre par le leader, notifier que, en priorité, le projet de loi n° 23 serait entendu. Et, bien sûr, nous aurions avec plaisir contribué à suivre cette directive du leader, car c'est lui qui a la responsabilité.

Alors, maintenant, moi, personnellement, je vais accepter ce changement à l'horaire même si ça prend le consentement. On a le choix, je pense, de demander au leader de changer l'ordre de la Chambre. Vous auriez pu demander au leader de changer l'ordre de la Chambre. Alors, il fallait retourner en Chambre, et maintenant que ça siège, à partir de 15 heures, et là il aurait dit: Je fais motion pour que l'ordre du jour soit changé et que soit appelé le projet de loi n° 23.

● (15 h 20) ●

Là, vous demandez notre consentement. Moi, je n'y vois pas d'inconvénient si mes collègues, bien sûr... J'ai deux autres collègues avec moi qui sont d'accord. Mais je ne voudrais pas qu'on pense que c'est à cause du travail que nous faisons sur le projet de loi, comme ce matin vous l'avez mentionné, qu'ils sont là depuis trois jours. Il aurait pu être étudié jeudi dernier lorsqu'on a commencé à siéger.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de LaFontaine.

Mme Harel: M. le Président, là.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Je regrette, M. le Président, mais qui pouvait imaginer que, sur un projet de loi qui porte sur des modalités, nous passerions neuf heures, à date, et n'aurions complété que trois articles, en étudiant le cinquième, hein? Et qui pouvait imaginer que, depuis jeudi, nous ne sommes que sur le projet de loi n° 46?

Si le leader a appelé le 46, le 23 et le 30, c'est que tout nous amenait à penser que le 46, le 23 et le 30, jeudi, minuit, ça serait fini.

Une voix: M. le Président...

Le Président (M. Vallières): Alors, je veux simplement, là, vous indiquer que, face à la demande qu'on a, qui est une demande par convention, nous avons obtenu un ordre de la Chambre qui nous amenait à étudier dans l'ordre 46, 23 et 30. Donc, si nous convenons, de part et d'autre, de passer au projet de loi n° 23, nous allons le faire. La commission peut le faire. Et je constate, à date, qu'on a le consentement. Alors, si nous avons ce consentement...

M. Sirros: Il ne faudrait pas exagérer, de la part de la ministre, M. le Président. On a le consentement, exactement. Parce que la prévision, en fonction de nos travaux, ce n'est pas si compliqué que ça et peut-être que le leader en Chambre aurait pu comprendre un certain nombre de choses, étant donné les choix qu'il a posés la semaine passée. Mais, ça étant dit, on va convenir de suspendre 46 et commencer l'étude article par article du projet de loi n° 23.

Le Président (M. Vallières): Oui. Et, ce faisant, donc, les gens de chaque côté de moi sont d'accord avec cette proposition? O.K. Alors...

M. Sirros: ...M. le Président, étant donné qu'on le fait un peu parce que nous avons ici des personnes de la CUM qui sont un peu des experts dans le domaine, ça serait peut-être intéressant de leur demander de faire un genre d'introduction sur le pourquoi et le comment de ce projet de loi afin de situer un peu nos débats par la suite. Parce que c'est le projet de loi sur lequel nous avons exprimé un certain nombre de questions.

Nous n'avons pas d'objections fondamentales, quoi qu'on ait un certain nombre de questionnements, ce qui nous a amenés à voter sur division en Chambre, ce qui veut dire qu'on s'est réservé le droit, en commission parlementaire, de poser ces questions afin de clarifier les items qui nous semblaient peut-être moins clairs quant aux conséquences que ça peut avoir pour les gens affectés.

Projet de loi n° 23

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de Laurier-Dorion. Alors, compte tenu que la commission entreprend, là, un nouveau mandat, dans le fond, qui est de passer au projet de loi n° 23, je demanderais au secrétaire de la commission, concernant cette loi qui modifie la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, de nous indiquer s'il y a des modifications d'apportées au niveau des membres.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Després (Limoilou) est remplacé par M. Sirros (Laurier-Dorion) puis M. Whissell (Argenteuil) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

Auditions

Le Président (M. Vallières): Très bien. Pas d'autres changements d'annoncés? Alors, j'inviterais effectivement les gens qui ont déjà pris place à se joindre à nous, et on pourrait, je pense, vous demander, comme le propose le député de Laurier-Dorion, une courte présentation, et la commission pourra, par la suite, échanger avec vous, vous questionner sur l'objet du projet de loi. Alors, je pense que c'est M. Robert Boyer?

M. Boyer (Richard): Richard Boyer.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. Richard Boyer, c'est ça, du Bureau de taxi de la Communauté urbaine de Montréal. La parole est à vous.

Communauté urbaine de Montréal (CUM)

M. Boyer (Richard): C'est ça. M. le Président, Mme la ministre, MM., Mmes les députés, je vais essayer d'être relativement bref pour vous donner un peu le contexte dans lequel s'est faite la demande de la Communauté urbaine quant à une modification législative de sa loi.

Il faut comprendre que tout le dossier à la Communauté date d'environ deux ans et demi où, nous — la Communauté — avons été interpellés par des gens de l'industrie du remorquage mais également des gens du Bureau d'assurance et des gens qui s'occupent de la protection du consommateur.

En l'occurrence, on avait une espèce de table de concertation qui a été mise sur pied suite à des événements malheureux à Montréal, et regroupant le Bureau d'assurance du Canada, l'Association des professionnels du remorquage, l'Association pour la protection des automobilistes, qui a

demandé à la CUM d'intervenir, un peu sur le modèle de notre intervention en matière de taxi, quant à une réglementation de l'industrie du remorquage sur le territoire de la Communauté.

Trois objectifs fondamentaux sous-tendent cette orientation ou cette demande de modification législative afin d'obtenir les pouvoirs nécessaires à une réglementation.

La sécurité du public. La situation à Montréal: on a souvent parlé des courses folles des gens qui écoutent les ondes d'Urgences-santé, entre autres, maintenant, de la police, quand les appels sont passés en vocal, et qui se précipitent sur les scènes d'accidents, causant évidemment des risques importants pour l'ensemble des automobilistes qui circulent au même moment.

Protection de la sécurité du public aussi, parce que la nature des véhicules utilisés est souvent tout à fait inadéquate quant à la charge qu'elle doit remorquer. Je ne connais pas le terme français, mais un pickup qui est équipé d'une remorque ou d'un bôme à l'arrière, ça peut remorquer une Firefly; ça ne peut pas remorquer une Plymouth Voyager. Malheureusement, si l'accidenté est une Plymouth Voyager, il n'y a pas de problème, on le prend. Heureusement, en milieu urbain, il y a des trottoirs. Ça aide à tourner les coins de rues parce que les roues en avant ne touchent à peu près pas à terre.

Au niveau de la sécurité du public, c'est un danger actuellement. Il n'y a rien qui régit ça. On s'improvise remorqueur. On s'achète un pickup et on est en affaires avec comme résultat que la formation des gens est inexistante. Ils ne savent souvent même pas opérer leur propre système et ça peut causer des problèmes au niveau de la sécurité, tant pour celui qui est remorqué que pour les autres à côté.

Deuxième volet important que veut sous-tendre notre modification et notre règlement à venir: la protection du consommateur. Il n'y a rien qui protège le consommateur actuellement. Il n'a à peu près aucun recours. Vous faites remorquer votre véhicule à 3 heures du matin ou vous le faites remorquer à 15 heures, en après-midi, il est très évident que le prix va être différent. Si vous êtes dans une situation où vous n'avez pas le choix, vous êtes à la merci du remorqueur.

Il y a évidemment toute la collusion qui s'est développée entre des réparateurs, si on veut, des garages de débosselage et les remorqueurs. Les gens de l'industrie des assurances nous disaient que la problématique est qu'une fois que le véhicule est rendu au garage du débosseleur et qu'ils veulent le récupérer — parce que souvent l'accidenté doit être évacué en ambulance — au moment où il veut récupérer son véhicule et l'envoyer, par exemple, chez un concessionnaire ou chez un garage de son choix, la problématique survient: Écoutez, on a dû un peu démancher le véhicule pour bien constater la nature des bris. Et, si vous voulez le récupérer, il n'y a pas de problème, mais là on a une facture de 2 500 \$. Si vous voulez qu'on le répare, bien on va le faire pour 4 000 \$.

Donc, résultat: ça a un impact direct, évidemment, sur l'assuré, un impact direct aussi ou indirect, si on veut, sur l'ensemble de nous tous en tant qu'assurés qui faisons affaire avec des compagnies au niveau de nos assurances.

Cette collusion, les gens de l'industrie la vivent, évidemment. Deux remorquages d'accidents dans une semaine et la semaine du remorqueur est faite. Il faut que ça soit rentable, quelque part, là. Il y a des coûts qui gonflent quelque part, c'est évident.

Donc, on veut aussi permettre — et c'est le troisième volet — un développement harmonieux de cette industrie-là. Si on avait voulu ne régler que les scènes d'accidents, on aurait probablement réglé, à la façon du ministère des Transports, avec des zones exclusives, point à la ligne. Mais on veut — et c'est une demande de l'industrie et on y adhère et on y souscrit — essayer de soutenir un développement harmonieux de cette industrie-là.

Quiconque, n'importe qui peut entrer là-dedans, dans cette industrie-là. Il n'y a aucune exigence de base. L'entrepreneur sérieux qui veut fonctionner sérieusement ne peut pas vivre actuellement dans l'industrie du remorquage. S'il paie ses charges sociales, s'il paie des salaires convenables à ses gens, il va être acculé à la faillite très rapidement parce que c'est l'anarchie.

● (15 h 30) ●

Et, de fait, ce que, nous, on tente de faire et ce qu'on a proposé et discuté avec les représentants de l'industrie, c'est de trouver une façon de permettre un développement harmonieux: exiger de la formation obligatoire, exiger l'enregistrement des entreprises, s'assurer que les véhicules sont conformes quant aux charges qu'ils ont à déplacer, s'assurer également que le consommateur, s'il est lésé, a des recours et qu'on ait, par voie réglementaire, des moyens d'intervenir.

Ce faisant, on croit — parce que c'est un secret de Polichinelle, là, il y a beaucoup de gens qui sont dans cette industrie du remorquage et qui font d'autres types d'opérations que du remorquage — qu'en réglementant de cette façon-là on va assainir l'industrie, évacuer de cette industrie-là un certain nombre de gens qui ne sont pas des professionnels du remorquage et permettre à ceux qui veulent fonctionner sérieusement comme entrepreneurs de se développer et de vivre de cette industrie-là.

C'est donc pourquoi on a fait appel à une modification de la Loi de la Communauté urbaine afin que la Communauté puisse avoir les pouvoirs nécessaires pour réglementer dans ce sens-là. Et la réglementation, si la loi est adoptée, nous allons évidemment, comme on le fait dans le domaine du taxi actuellement depuis 10 ans, la faire de concert avec les représentants des différents milieux pour s'assurer qu'on a un règlement qui va atteindre les objectifs qu'on vise mais tout en permettant à l'industrie de se développer et de vivre.

C'est un peu l'introduction que je voulais faire aujourd'hui. Évidemment, s'il y a des questions qui me sont adressées, ça me fera plaisir d'y répondre.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Boyer. Me Leduc aurait peut-être quelque chose à ajouter suite à cette présentation?

Mme Leduc (Jacqueline): Pour l'instant, ça va, M. le Président. Si vous avez des questions, par contre, je suis à votre disposition.

Le Président (M. Vallières): Oui, d'accord. Est-ce qu'il y a des membres de la commission qui... On peut profiter de la présence de ces gens pour leur adresser quelques questions. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. Il me fait plaisir de vous resaluer. Une question qui m'intrigue: Pourquoi le Bureau du taxi va-t-il s'occuper du dépannage? Est-ce qu'on peut m'expliquer l'expertise que le Bureau du taxi a dans ce domaine-là? Ou est-ce parce qu'il n'y avait pas d'autres cadres disponibles pour gérer ça à la CUM?

M. Boyer (Richard): Écoutez, lorsque le dossier s'est présenté, lorsqu'il y a eu une crise, dans le fond, il y a deux ans et demi, l'exemple qu'a sorti l'industrie était l'exemple du travail qu'on a fait dans le cadre du taxi. Ce que l'industrie souhaitait, c'était d'avoir un encadrement réglementaire qui ressemble à ce qu'on fait dans le taxi, et ils nous ont interpellés, dans le fond, la Communauté, pour travailler avec nous, au Bureau du taxi, à un projet de réglementation dans ce sens-là. Ça aurait pu être évidemment d'autres instances de la CUM, telle la police, mais ils souhaitaient avoir...

Je pense que ce qui est un peu différent par rapport au Service de police, entre autres, c'est le fait que, dans le cadre du travail qu'on fait dans le taxi, ça va de la préparation des projets de règlement annuels qu'on transige avec l'industrie à, évidemment, l'application de ces règlements-là. Ce qui fait en sorte qu'on essaie d'avoir un règlement qui est loin d'être parfait, c'est évident, mais qui répond généralement aux attentes tant du consommateur que de l'industrie qui le dessert, parce qu'on est un peu les gens qui sont entre les deux.

M. Gobé: À ce moment-là, ça m'amène peut-être à une interrogation, c'est: Comment allez-vous faire appliquer... D'après ce que vous nous dites, là, c'est une industrie un peu olé olé, un peu cowboy, si je peux employer un anglicisme. Vous parlez de Firefly, de voitures; moi, je vais employer le terme «cowboy» pour la conduite. En effet, je pense qu'on a tous vu, dans les médias, dans les journaux, des récits de courses entre différents propriétaires, qui sont des artisans, bien souvent, des petits propriétaires, avec leur «towing», et tout ça. Mais comment vous allez les appuyer? Sur quel... comment vous pouvez faire?

L'inspecteur de l'industrie du taxi, lui, il vérifie les taxis, il regarde s'ils ont un permis, je présume, s'ils sont propres, si le véhicule a son inspection mécanique, je crois, ou sécuritaire, il vérifie si les tarifs sont appliqués. Enfin, s'il y a des plaintes de clients, il va vous voir, c'est vous qui allez régler ça. Il vérifie quoi? Les permis aussi à Dorval, je pense...

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Gobé: ...pour l'aéroport. Mais là, vous, vous allez voir ces gars qui se promènent à travers la ville et, des fois, qui vont charger des tarifs... Vous savez, j'ai appris par expérience que, même lorsqu'on légifère ou

qu'on réglemente, ça ne règle pas forcément le problème pour autant, hein. Les gens passent assez facilement à côté des lois et des règlements, sauf s'il y a quelque chose de contraignant, on l'a vu dans différents dossiers.

Le meilleur exemple, c'était la contrebande sur le tabac, où on a pu voir... Là, on voit encore l'évasion fiscale dans certains commerces et on se rend compte que, s'il n'y a pas de véritable volonté appuyée sur les moyens, à la limite, que je dirais coercitifs — mais pas forcément coercitifs, mais des moyens solides — les gens ne respectent pas.

Alors, au Bureau du taxi, êtes-vous équipés pour ça, ou alors allez-vous demander à avoir des crédits supplémentaires pour engager des inspecteurs? Allez-vous avoir des patrouilles qui vont intervenir? Je ne sais pas. Comment vous voyez tout ça, là?

Le Président (M. Vallières): M. Boyer.

M. Boyer (Richard): O.K. D'une part, on a l'expertise en termes d'inspecteurs, c'est évident. Reportez-vous en 1986, ce qu'était l'industrie du taxi à l'époque. Ce n'est plus tout à fait la même chose, on en convient aujourd'hui, puis on en est fier. Mais il y avait des gens qui n'étaient pas nécessairement tous des bons chauffeurs en 1986. Ça, c'est clair.

Nos inspecteurs sont là, fonctionnent au niveau de l'application des lois et règlements, travaillent en pénal. Ce n'est pas nous qui réglons les plaintes du public. C'est des constats d'infraction et c'est des juges qui en déterminent avec... Dans certains cas, ça entraîne la révocation des permis, que ce soit par la Commission des transports — dossier qu'on introduit là-bas — ou encore directement suite à des infractions pénales qui entraînent la révocation automatique.

Maintenant, c'est bien sûr que nos inspecteurs vont être mis à contribution. C'est bien sûr aussi que nos policiers de la Communauté vont être mis à contribution. Tous les policiers de la Communauté actuellement ont le pouvoir d'appliquer la loi et les règlements sur le transport par taxi, et il est clair que les escouades qui travaillent au niveau de la circulation, par exemple, vont aussi appliquer la réglementation sur le remorquage.

En ce qui concerne l'ajout d'inspecteurs, il n'est pas impossible qu'on procède à l'ajout d'inspecteurs, mais on va devoir examiner la situation au moment où on va être en mesure de connaître, je dirais, le bassin de remorqueurs qui vont oeuvrer sur notre territoire.

M. Gobé: C'est ça. Il y en a combien, là, dans votre territoire, à peu près? 2 000, 3 000, 500, 200? C'est quoi, l'ordre de grandeur?

M. Boyer (Richard): Écoutez, la Commission des transports a, en principe, terminé le recensement des remorqueurs, et on n'a pas de chiffres encore, on attend de... Et je ne veux pas rouvrir un autre dossier, là, mais il y a des éléments nominatifs là-dedans qui font en sorte qu'on attend les réponses.

M. Gobé: Mais à peu près, là, on parle de quoi?

M. Boyer (Richard): Moi, je...

M. Gobé: Une approximation: 500, 1 000?

M. Boyer (Richard): Nous, on évalue autour de 500.

M. Gobé: Autour de 500, vous évaluez?

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Gobé: Qui va payer pour l'application de tout ça? Est-ce que c'est les contribuables de la CUM?

M. Boyer (Richard): Généralement, c'est les...

M. Gobé: Ou est-ce qu'il va y avoir... Excusez-moi. Ou est-ce que chaque remorqueur ou dépanneur — je ne sais pas comment on appellera ça, là — qui va devoir obtenir un permis va devoir payer un montant qui va servir à l'application du cadre de la loi?

M. Boyer (Richard): Ce qu'on a proposé à l'industrie, c'est carrément le modèle taxi, c'est-à-dire que le Bureau opère sur des bases d'autofinancement à partir des revenus qu'il génère des permis qu'il émet. Ça, ça a été, d'emblée, la proposition faite aux représentants de l'industrie, qui ont accepté cette proposition-là.

Ce qu'on n'a pas pour l'instant, c'est la tarification de ces permis-là, et ça, ça va être des choses qu'on va devoir discuter avec l'industrie et qui vont être évidemment réglementées, parce que nos tarifs sont prévus dans les règlements de la CUM.

M. Gobé: Peut-être une dernière question avant de passer la parole à mon collègue: Est-ce que les compagnies d'assurances ont été consultées dans l'élaboration de tout ça, là?

M. Boyer (Richard): Absolument. Il y avait un représentant du Bureau d'assurance du Canada, qui a siégé tout le long des travaux.

M. Gobé: Puis ils sont d'accord?

M. Boyer (Richard): Tout à fait d'accord, parce que, eux, ça risque de leur amener des économies substantielles si on arrive à briser la collusion qui existe entre les remorqueurs et les...

M. Gobé: Le Bureau d'assurance du Canada, ça, c'est le BAC, qu'on appelle.

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Gobé: Puis est-ce qu'ils ont de l'expérience? Comme à Toronto, qu'est-ce qui se passe là-bas et ailleurs,

ils vous ont fait part des autres situations dans d'autres grandes villes?

● (15 h 40) ●

M. Boyer (Richard): Eux, non, mais, moi, je suis allé à Toronto pour voir comment ça se passait, mais la problématique est à peu près similaire. La nuance, c'est-à-dire qu'ils ont adoptés des règlements, et à Toronto et à Mississauga. Et, pour briser, eux, la collusion entre le remorqueur et le garagiste, ils rendent obligatoire un rapport de police pour tout dommage au-dessus de 1 000 \$, et, pour obtenir ce rapport de police là, ils ont ouvert deux centres où tous les remorqueurs doivent amener le véhicule accidenté. Et, dans ces centres-là, les différentes compagnies d'assurances ont le loisir de louer des locaux et ils font déposer, si on veut, le véhicule là, préférant payer 175 \$, parce que c'est le tarif à Toronto, et s'assurer qu'ils peuvent envoyer le véhicule ailleurs.

M. Gobé: Donc, c'est la compagnie d'assurances qui paie le remorquage jusqu'au centre...

M. Boyer (Richard): Exact.

M. Gobé: ...dès que l'on a un accident.

M. Boyer (Richard): Eux, ils repaie le remorquage du centre jusqu'au garagiste et ils y trouvent leur compte.

M. Sirros: C'est tout dans la même veine, M. le Président...

M. Gobé: Pas pire, ça, comme... Directement à son...

M. Sirros: Je veux juste comprendre un peu comment ça va fonctionner dans le concret. Vous avez dit, au tout début, qu'il ne s'agit pas de demander des zones exclusives. Vous auriez pu aller devant le ministère des Transports pour avoir un système de zones exclusives de remorquage.

Donc, il s'agit plus d'un projet de loi qui vise à réglementer l'industrie sur le modèle du taxi, c'est-à-dire un système de permis nécessaire pour entrer dans le métier, un suivi sur la qualité des équipements, la formation du personnel, etc.

Mais je crois lire aussi dans le projet de loi certains éléments qui limitent le choix du citoyen finalement quant à l'appel qu'il pourra faire à un remorqueur. Pouvez-vous juste parler un petit peu plus en détail du concret, là, de l'application de ça, comment ça va fonctionner?

M. Boyer (Richard): O.K. Il y a trois volets, mais la question de la protection, je dirais, de la sécurité publique... Tout ce qu'on veut briser en termes de courses folles, on veut le faire évidemment par le biais de certaines zones. On n'appelle pas ça des zones exclusives. Ce qu'on veut faire, c'est avoir des remorqueurs attirés pour certaines parties dans des cas très spécifiques où le véhicule

est accidenté et nuit à la sécurité du public parce qu'il obstrue des artères importantes ou qui est en panne et obstrue des artères importantes.

Le principe de base, c'est que, à partir du moment où un véhicule obstrue René-Lévesque aux heures de pointe et risque de causer un accident un kilomètre avant, ce qu'on veut, nous, avec notre remorqueur attiré, c'est de faire déplacer le véhicule, s'assurer qu'il est déplacé, et là ce sera le choix de l'automobiliste, s'il peut faire le choix, c'est-à-dire ou il fera déplacer son véhicule sur une rue adjacente où il ne nuira pas à la circulation et appellera le remorqueur qu'il veut ou le fera remorquer jusqu'à son garagiste.

Dans les cas où il ne peut faire ce choix-là, c'est-à-dire qu'il est évacué en ambulance, nous, le remorqueur attiré, on lui demande d'avoir une fourrière et d'avoir la garde et la responsabilité du véhicule jusqu'à ce que le propriétaire du véhicule puisse faire son choix, c'est-à-dire l'envoyer chez le garagiste de son choix. Ce qui voudrait dire que, si votre véhicule est en panne sur une rue qui n'est pas... il n'obstrue pas la circulation, vous appelez qui vous voulez. Si vous avez un accident et ça n'obstrue pas la circulation parce que vous pouvez tasser votre véhicule sur le côté de la rue, vous appelez qui vous voulez.

Dans le fond, concrètement, quand est-ce qu'on va appeler le remorqueur attiré? Au moment où les policiers vont être sur les lieux pour un accident assez grave, et, ce faisant, on va briser cette idée de course folle là qui se fait à chaque accident.

M. Sirros: Donc, il y aura en fait des remorqueurs attirés par zones.

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Sirros: Donc, un genre de zone exclusive.

M. Boyer (Richard): Oui et non. Oui, exclusive, mais pas au sens du ministère des Transports où, sur les autoroutes, vous ne pouvez absolument pas appeler d'autres remorqueurs. Nous, une fois...

M. Sirros: O.K. Ma question, c'est: À ce moment-là, qui va décider les zones et qui va enclencher le processus d'appel?

M. Boyer (Richard): Les zones vont être d'appel...

M. Sirros: Du remorqueur.

M. Boyer (Richard): ...au remorqueur. Les zones vont être prévues par voie réglementaire. Le processus va être déclenché par les policiers. On fait le pari parce qu'on... Évidemment, il va y avoir un octroi de contrats, comme dit Me Leduc. Mais on fait le pari suivant.

Là, on est en zone urbaine. Comparons cela à l'autoroute 20. L'autoroute 20, il y a des entrées et des sorties, et c'est contrôlable. Là, on est en zone urbaine. Des remorqueurs, il peut y en avoir dans toutes les rues. Quand est-ce qu'on veut intervenir? On veut intervenir quand il

y a des courses folles. Quand est-ce qu'il y a des courses folles? Généralement pour un accident qui en vaut la peine. Un pare-choc qui est un peu penché sur le devant ou un accident sans trop de gravité n'entraînera pas nécessairement une course folle parce que les... Comment les gens qui font des courses folles le savent? C'est en écoutant les ondes des services.

M. Sirros: Mais les courses folles se déclenchent parce que c'est payant, à cause de ce que vous appelez la collusion.

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Sirros: N'edt été pour ça, il n'y aurait pas de courses folles. Je veux dire, ce n'est pas juste le fait d'aller chercher 50 \$ pour remorquer à deux coins de rues; c'est de pouvoir participer à une réparation de 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$.

M. Boyer (Richard): C'est exact.

M. Sirros: Donc, il faut agir à ce niveau-là beaucoup plus que sur le contrôle des zones comme telles, si on veut briser un peu la motivation de ces courses folles.

M. Boyer (Richard): À notre avis, il faut agir sur les deux...

M. Sirros: Peut-être, mais...

M. Boyer (Richard): ...parce que, effectivement, sans collusion, il y a moins de courses folles. Mais, d'un autre côté, la course folle est peut-être le problème le plus visible et le plus dangereux. Entendons-nous. La collusion va faire en sorte que les gens vont payer plus cher; la course folle peut prendre la vie de quelqu'un, là.

M. Sirros: N'y avait-il pas ici — puis je ne sais pas si ça existe toujours, ça fait longtemps que je n'ai pas eu un accident qui l'a nécessité — des centres d'évaluation où les autos accidentées étaient remorquées ou se présentaient pour une évaluation?

M. Boyer (Richard): Il existe de tels centres, mais, si vous avez un accident, vous n'êtes pas obligé de les amener à ces centres-là. Vous l'amenez où vous voulez et votre assureur a le choix: ou il envoie, je ne suis pas sûr si c'est le bon terme, un ajusteur, un enquêteur, s'il a l'impression qu'il doit le faire ou non...

M. Sirros: Ce qui ouvre la question de toute la collusion entre les ajusteurs et les garagistes?

M. Boyer (Richard): C'est que ça ne passe pas nécessairement... Si votre auto est en état de rouler, vous allez chez le centre; si l'auto n'est pas en état de rouler, là ils l'amènent chez le garagiste et là la compagnie d'assurances décide si elle envoie un enquêteur ou pas.

M. Sirros: Mais, à ce moment-là, ça m'amène la question: Ne serait-il pas, à ce moment-là... L'exemple que Toronto a choisi, la voie que Toronto a choisie, c'est-à-dire de remorquer les voitures qui ne sont pas en état de circuler à un endroit pour une évaluation, entre guillemets, objective, ça mettrait fin à cette motivation pour les courses folles. Si vous dites déjà que les autos qui peuvent rouler...

M. Boyer (Richard): Un des paramètres qui... Évidemment, on n'a pas fait une enquête policière là-dessus, mais ce que les gens nous disent, c'est que — et vous y faisiez référence il y a quelques minutes — c'est des opérations qui sont rentables à partir du moment où il y a des milliers de dollars d'impliqués. Un accident de 400 \$, ça ne vaut pas la peine, là.

Ce dont se plaignent les compagnies d'assurances, c'est qu'entre le moment où il y a l'accident et le moment où on constate les dégâts il y a un écart entre ce qui était le véhicule, aux dires du propriétaire, au moment de l'accident et ce qui est rendu le véhicule au moment du constat de l'accident. En clair, s'il n'est pas assez brisé, on l'aide un peu, là, pour justement gonfler cette facturation-là.

• (15 h 50) •

Je ne pense pas que d'obliger les remorqueurs à amener le véhicule chez un centre comme celui-là... Encore faudrait-il que ces centres-là soient ouverts 24 heures par jour, si on veut à peu près s'assurer qu'il y aurait une certaine... en tout cas, qu'on éviterait ça. Et ce sont des choses qui ont été un peu discutées autour de la table. Parce que le modèle de Toronto, on l'a regardé avec ces gens-là, et ils ne semblaient pas, à tout le moins, trouver la solution si intéressante que ça, parce que, en tout cas, on ne nous a pas orientés du tout là-dedans.

Mme Leduc (Jacqueline): Si vous permettez. Le fait d'amener un véhicule à un centre d'évaluation permet certainement d'éviter des dommages additionnels suite à la prise en charge du véhicule, mais ce n'est pas comme ça qu'on règle le problème des courses folles pour arriver le premier au véhicule. Alors, ça règle une partie, une facette de la situation, mais pas...

M. Sirros: Mais je ne comprends pas pourquoi ça ne la règle pas parce que, moi, dans ma tête, les courses folles, c'est parce que, moi, je veux arriver le premier sur la scène pour pouvoir prendre le véhicule, l'amener chez le débosseleur que je connais en disant au bonhomme: J'en connais un bon, ne vous inquiétez pas.

Mais, à partir du moment où je ne peux plus l'amener là puis je dois l'amener à un centre d'évaluation, je vais disparaître de la scène après. Mon travail est fait, comme remorqueur. Et là ça va être entre le propriétaire du véhicule puis le centre d'évaluation et les assurances qui pourraient suggérer un certain nombre de débosseleurs agréés en quelque sorte, où il pourrait choisir, à l'intérieur de ça, où il veut amener son véhicule. À moins qu'il ait, lui, un garage qui veut l'amener, ce qui ne brime en rien la liberté de la personne.

Ce qui m'inquiète un peu avec le projet de loi, c'est que, pour régler ce problème, on vienne instaurer un système réglementaire qui nécessairement soit à des heures données ou... en tout cas, va en quelque sorte enlever la liberté de choix finalement au propriétaire du véhicule et possiblement coûter plus cher. Parce que vous m'avez parlé d'une situation où on va le déplacer. On va donc payer un remorquage pour le déplacer, puis, après ça, on va payer un remorquage pour l'amener à un garage. Donc, on va payer deux fois à ce moment-là.

Alors, si les assurances trouvent leur compte à Toronto en payant pour le remorquage de a à z tout en brisant ce lien de collusion qui peut exister entre les remorqueurs et les débosseleurs, il me semble qu'on a réglé le problème des courses folles à ce moment-là.

M. Boyer (Richard): Écoutez, je veux...

M. Sirros: Sans se créer une structure réglementaire dont on n'a peut-être pas besoin.

M. Boyer (Richard): Je veux revenir un peu... Toronto n'ont pas réglé, ils ont déplacé la problématique de la collusion, il faut bien comprendre.

M. Sirros: De?

M. Boyer (Richard): Ils ont déplacé la problématique de la collusion.

M. Sirros: Mais ils ont réglé leur problème des courses folles.

M. Boyer (Richard): Pas vraiment, non. Ils n'ont pas réglementé au niveau exclusif là-dessus, au niveau des remorqueurs attirés, et ils n'ont pas réglé la problématique. Ils ont déplacé la problématique sur... La collusion se fait maintenant entre les assureurs et les réparateurs.

Vous pouvez avoir sur Toronto des débosseleurs qui vous donnent ou qui annoncent dans les journaux — et c'est une problématique qui prend de l'ampleur — qu'ils vous remettent 10 % du coût de réparation de votre auto si vous l'envoyez chez eux plutôt que chez le réparateur de l'assureur.

Ceci étant dit, c'est évident qu'il n'y a pas de solution parfaite. Mais, à partir du moment où le véhicule est accidenté, à partir du moment où le véhicule ne peut bouger, la solution de l'amener juste sur le côté de la rue reste une solution possible pour le propriétaire du véhicule. Et là il va devoir payer deux fois: payer une première fois pour se faire déplacer et soit appeler le CAA s'il est membre soit appeler un autre remorqueur et le payer s'il est non-membre et se refaire redéplacer jusqu'au garage de son choix.

Il faut comprendre, dans ces cas-là, que la majorité des gens qui ont une assurance, c'est l'assureur qui va le payer, ça. Et ce qu'ils vont faire dans les faits, c'est de se faire déplacer jusqu'au garage de leur choix. Et on parle de 32 800 accidents, O.K., le marché, si on compare par

rapport au CAA au niveau du remorquage pour panne, etc., qui est autour de 500 000 remorquages-année sur notre territoire. Là, ce dont on parle, c'est de 32 800 accidents en 1997 qui ont nécessité évidemment le remorquage du véhicule.

On parle également de situations où le propriétaire du véhicule n'est pas nécessairement là pour déterminer ou choisir ce qui doit être fait avec son véhicule. Si le véhicule est amené chez un centre d'estimation et que le propriétaire est à l'hôpital, qui prendrait la décision par la suite, une fois qu'il est au centre d'estimation, où le véhicule irait? Ça voudrait dire obliger les centres d'estimation à se doter de fourrières pour assurer la garde du véhicule.

M. Sirros: Ou la CUM.

Une voix: Non. Ha, ha, ha!

M. Boyer (Richard): Ha, ha, ha! Mais il n'y a pas de solution parfaite, on en convient. Le projet d'amendement à la loi et surtout le règlement qui le sous-tend pour l'instant est le fruit des discussions qu'on a eues avec les vrais spécialistes. Et nous ne sommes pas les vrais spécialistes, c'est évident. On n'est pas dans, je dirais, la business du remorquage. On est davantage dans celle de la réglementation des choses et du contrôle.

Du point de vue contrôle, nous, on pense être en mesure de livrer la marchandise. Et ce que nous disent les représentants de l'industrie, des différentes industries autour de la table, la marchandise, si on la livre, on va livrer une marchandise qui risque d'atteindre les objectifs qu'on s'est donnés. Mais il n'y a pas de solution parfaite, c'est évident.

M. Sirros: Qu'est-ce qui arrive dans la situation où je suis membre du CAA ou j'ai une garantie avec le concessionnaire où j'ai acheté ma voiture pour le remorquage, etc.? Je tombe en panne, avant que la police arrive — parce que ce n'est pas évident que la police va être là dans les deux minutes près aussitôt qu'il y a une panne ou un accident même sur René-Lévesque à huit heures le matin — j'ai un téléphone cellulaire dans ma voiture. J'appelle soit le CAA ou mon concessionnaire pour venir me dépanner. Mais là vous me dites que je ne pourrai plus faire ça.

M. Boyer (Richard): Ce qu'on vous dit, c'est que, si ça nuit à la circulation — et c'est le pari qu'on fait, là, c'est évident — si ça crée un engorgement, les policiers vont être là. Et...

M. Sirros: Sauf que je vous dis: Moi, je suis là avant les policiers parce que je suis pris dans la panne. Généralement...

M. Boyer (Richard): Écoutez...

M. Sirros: ...je n'aime pas ça, faire obstruction à la circulation. J'ai le moyen d'appeler tout de suite. J'ai ma petite carte de membre du CAA. Je les appelle ou j'appelle

mon concessionnaire avec lequel j'ai une garantie bien avant que la police arrive.

M. Boyer (Richard): O.K.

M. Sirros: Qu'est-ce qui arrive dans ce cas-là, là? Est-ce que le CAA va me refuser...

M. Boyer (Richard): Moi, je vous dirais qu'il y a des forts risques que le CAA vous refuse pour la simple et unique raison que, du moment où il va être appelé, au moment où il va se présenter sur les lieux, compte tenu de l'endroit, de l'heure et de la circulation, il risque d'arriver une fois que les policiers seront là.

L'objectif qu'on a, comme j'essaie de le répéter, c'est évident que, si le CAA ou n'importe quel autre remorqueur vous prend, on ne peut pas vous dire que légalement ça va être permis, ça ne le sera pas. Mais on peut vous dire qu'il n'y aura personne pour contrôler ça de façon très stricte, sauf dans les cas où les policiers sont demandés sur les lieux à cause des accidents, et c'est les cas qu'on veut régler.

L'avantage que vous avez, c'est que vous fassiez affaire avec un remorqueur du CAA, un remorqueur de votre concessionnaire, un remorqueur de la capitale ou quelconque autre remorqueur, le véhicule va être capable de prendre votre véhicule. Le chauffeur va être formé. Il va y avoir une facturation qui va être transparente pour vous...

M. Sirros: Ça, là, vous me vendez les mérites de la réglementation. Ça, O.K. Ha, ha, ha!

M. Boyer (Richard): Oui, je vous vends les mérites de la réglementation. C'est la seule chose qu'on...

M. Sirros: Ça, c'est votre... C'est ce que vous faites, là. Vous êtes dans la business de la réglementation, je comprends ça.

M. Boyer (Richard): C'est la seule chose qu'on peut vous vendre.

Le Président (M. Vallières): Merci. J'ai aussi une demande du député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Toujours pour rester dans la même ligne, ce qu'on doit comprendre, ce que vous souhaitez, c'est de pouvoir régler pour définir, dans des situations comme vous venez de décrire, des zones où vous aurez été en appel d'offres, vous aurez retenu un remorqueur attiré qui répond à vos exigences avec des tarifs déposés, définis, et le Service de police va pouvoir appeler, s'il y a urgence, à ce service-là. Ce service-là, est-ce qu'il va avoir la responsabilité de la garde du véhicule? Est-ce que, dans le contrat, les...

M. Boyer (Richard): Si le propriétaire du véhicule ou son représentant ne peut faire le choix d'où va être

amené le véhicule, oui, il va devoir avoir la garde du véhicule jusqu'à ce que le propriétaire ou son représentant, qui peut être l'assureur, décident de disposer du véhicule de la manière dont ils vont vouloir.

M. Gauvin: Est-ce que, quand vous allez aller en appel d'offres, les devis vont prévoir qu'un remorqueur va aussi devoir prendre la responsabilité de la garde du véhicule?

M. Boyer (Richard): Et avoir une fourrière, oui.

M. Gauvin: C'est de là le danger que vous nous avez... Parce que ce que vous nous avez décrit comme situation, à l'occasion, ça fait peur. Quand on dit la constatation de dommages à l'occasion d'un accident, puis, un mois après, quand le propriétaire n'a pas pu s'en occuper, les dommages peuvent avoir doublé, et c'est tout à fait normal, et ça, ça fait peur. On sait que c'est réaliste, mais c'est des choses à éviter. Bon.

Dans d'autres situations, le propriétaire du véhicule a droit — en fait, c'est très clair — a le choix de son remorqueur.

• (16 heures) •

M. Boyer (Richard): À partir du moment où le véhicule est évacué de la voie publique et ne nuit pas, il appelle qui il veut.

M. Gauvin: Cette partie-là est claire. L'autre question, à savoir: Est-ce que vous avez vérifié la compétence de ceux qui ont la responsabilité d'appeler un véhicule, un remorqueur, la compétence de cette personne-là pour faire le bon choix du type de remorquage? avez-vous ce problème-là dans un centre urbain, à savoir si... Le policier, là.

Je sais qu'ils sont très compétents, de façon générale, dans le cadre de leurs fonctions, mais c'est arrivé à plusieurs reprises que le policier évalue très mal le type de véhicule, qu'il en fasse venir un deuxième après coup, puis tu paies les deux. Est-ce que vous avez un moyen pour former ou vous assurer que celui qui aura l'autorité de faire venir un remorqueur a la compétence de faire venir le bon type de remorqueur?

M. Boyer (Richard): Écoutez, les moyens à notre disposition, c'est: d'une part, on va s'arrimer sur les catégories d'usage proposées par le ministère des Transports; d'autre part, comme on fait au niveau de la réglementation, les gens chez nous font la formation des policiers quant à nos règlements.

L'autre élément, on ne pourra jamais faire de nos policiers des experts en cette matière. Il est évident, par contre, que la situation est fort différente d'une autoroute, fort différente sur le principe suivant: les accidents qui impliquent des véhicules lourds en milieu urbain, généralement la compagnie a déjà son remorqueur attiré et ils l'appellent.

Dans le cadre de ce qu'on vise, ce n'est pas le lourd. Ce n'est pas une problématique, chez nous, le lourd,

accidents qui impliquent des véhicules lourds. Souvent, le véhicule continue puis c'est les automobilistes à côté qui sont un peu en problème.

M. Gauvin: M. le Président, est-ce que la charte de la ville de Montréal ne leur donne pas ce pouvoir-là, eux autres?

M. Boyer (Richard): La charte de la ville de Montréal leur donne le pouvoir. On a même...

M. Gauvin: Est-ce qu'ils l'ont appliqué sur leur territoire?

Mme Leduc (Jacqueline): Non, la ville de Montréal n'a pas appliqué... D'ailleurs, toutes...

Le Président (M. Vallières): Une seconde, s'il vous plaît. Pour les besoins du *Journal des débats*...

Mme Leduc (Jacqueline): Pardon.

Le Président (M. Vallières): ...c'est Me Leduc qui s'adresse aux parlementaires cet après-midi.

Mme Leduc (Jacqueline): Pardon, M. le Président. Toutes les municipalités locales, que ce soit la ville de Montréal ou toute autre municipalité locale, possèdent déjà des pouvoirs de réglementation pour assurer la sécurité sur les voies de circulation. Elles sont d'ailleurs propriétaires des voies de circulation. Elles peuvent également réglementer en matière de nuisance.

Elles ont donc plusieurs pouvoirs à leur disposition, que ce soit en vertu de la Loi sur les cités et villes ou différentes chartes, notamment celle de Montréal. Elles ont donc déjà plusieurs pouvoirs à leur disposition pour réglementer elles-mêmes ou octroyer des contrats. Ville de Laval, notamment, a réglementé exactement au même effet que ce que l'on veut faire. La ville de Montréal-Nord a réglementé. Par contre, la plupart des villes procèdent par résolution, octroient des contrats, principalement pour des remorquages pour enlever les véhicules de la voie publique lors de déneigement ou autres situations semblables.

Ceci étant dit, il y a 11 de nos villes, je crois, qui ont soit adopté des résolutions ou octroyé des contrats en semblable matière. Par contre, nos villes souhaitent ardemment que ce soit pris en charge par la Communauté urbaine de Montréal pour avoir une solution globale au problème et avoir une application uniforme d'une même réglementation. Et nous possédons déjà l'infrastructure au Bureau du taxi. Et, avec le Service de police bien sûr qui relève de la Communauté urbaine de Montréal, notre infrastructure est en place par opposition à celle des municipalités locales. Et, comme je dis, ça assurerait uniformité et cohérence.

Je corrige: Je vous ai dit 11 villes, nous avons 16 villes, c'est-à-dire neuf villes qui ont fait des ententes contractuelles formelles octroyées par résolution du conseil de ville et huit villes qui ont des ententes verbales. Mais

ça ne règle par la problématique, comprenons-nous, ni de la formation, ni des équipements, ni des courses folles non plus.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le Président, je n'ai pas d'autre question dans ce domaine-là. Évidemment, on va vérifier avec Mme la ministre si ça n'a pas pour effet de doubler la réglementation ou, devrais-je dire, de neutraliser les pouvoirs de la ville de Montréal si on le donne à la Communauté urbaine. On y reviendra en temps et lieu, j'imagine, Mme la ministre.

Le Président (M. Vallières): Oui, c'est ça.

Mme Harel: Allons-y tout de suite. Me Leduc, vous répondez quoi à ça?

Le Président (M. Vallières): Me Leduc.

Mme Leduc (Jacqueline): Non, ça ne crée pas de dédoublement, puisque la ville de Montréal, en ayant compétence sur la voie publique, n'a pas par ailleurs compétence pour émettre des permis à cet effet-là. Elle peut bien sûr procéder par voie contractuelle mais, comme je dis, ça ne règle pas la question de la formation. Ça ne règle pas non plus la question des équipements dont devront être munis les véhicules. Donc, ça ne règle que très partiellement la question. Et la ville de Montréal elle-même nous avait demandé, et maintient sa demande, à ce que nous prenions ça en charge, à notre niveau.

M. Boyer (Richard): ...

Le Président (M. Vallières): Oui, M. Boyer.

M. Boyer (Richard): ...résolution du conseil de la Communauté. Donc, c'est l'ensemble des maires plus l'ensemble des conseillers de Montréal qui nous ont demandé de prendre en charge le dossier.

M. Gauvin: Si je comprends, c'est que la ville de Montréal avait tous ces pouvoirs-là. Elle ne s'en est pas prévaluée et elle souhaite que ce soit au niveau de la Communauté urbaine.

Mme Harel: C'est-à-dire qu'elle n'avait pas...

Le Président (M. Vallières): Oui, juste une seconde. Mme la ministre...

Mme Harel: ...tous les pouvoirs, il faut faire attention. C'est ça. Décrivez les pouvoirs que n'avait pas la ville de Montréal. Et la ville veut aussi, dans un contexte où il y a certaines enclaves sur l'île, n'est-ce pas, des villes comme Westmount, comme Outremont, comme

d'autres, comme Montréal-Est, comme Anjou... D'un côté, il y a Rivière-des-Prairies, de l'autre côté, il faut traverser Anjou, etc. En fait, si j'ai bien compris, c'est à l'unanimité qu'ils ont demandé d'harmoniser la réglementation.

Mme Leduc (Jacqueline): Oui, tout à fait. La demande est unanime de toutes les municipalités de la Communauté, et je répète effectivement que la ville, toutes les municipalités locales n'ont pas compétence en ce qui concerne la formation ni la sécurité au niveau des équipements.

M. Gauvin: Ça, c'est possible.

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme Leduc. Alors, il nous resterait environ huit à 10 minutes avec l'organisme. Ça fait près d'une heure que nous sommes avec eux. Alors, si vous aviez... J'ai deux demandes d'intervention: le député de Laurier-Dorion de même que le député de LaFontaine. Alors, conséquemment il faudrait peut-être vous partager le temps pour ce qu'il en reste. M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Moi, ce n'est pas long. Vous avez dit tantôt qu'à Toronto ils ont déplacé le problème de la collusion. Moi, je me demande si, ici, on n'est pas en train de le garantir à un certain nombre de personnes. Et, moi, je n'arrive pas à comprendre en quoi ce que vous proposez va éliminer la collusion.

En fait, ce que vous allez faire, c'est que vous allez donner un certain nombre de contrats privilégiés à un certain nombre de personnes réglementées, entre guillemets, dans le sens qu'elles auront un permis, l'équipement approprié puis la formation appropriée, qui vont avoir l'exclusivité maintenant ou à peu près, dans certaines situations, de remorquer soit au coin de la rue soit directement chez un débosseleur.

Alors, est-ce que vous n'êtes pas en train d'instituer un système qui fera en quelque sorte de s'assurer que la collusion, comme vous l'appellez, sera en tout cas garantie à un plus petit nombre de personnes? Et vous dites: Ce faisant, nous éliminons les courses folles. Donc, on vise les courses folles, mais on risque de juste... Je veux dire, en quoi ça va changer la motivation à la collusion qui existe parce que quelqu'un va avoir un permis?

Le Président (M. Vallières): Oui, M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Ce dont on parle, dans le fond, c'est que, de cette façon-là, on va garantir le choix de l'automobiliste — ce qu'il n'a pas actuellement — quant à la destination finale de son véhicule. On va le garantir sur deux... Pardon?

M. Sirros: Mais pourquoi il ne l'a pas maintenant?

M. Boyer (Richard): Écoutez, quand il est transporté, qu'il est évacué en ambulance, le véhicule est évacué. Il n'est pas nécessairement dans une...

M. Sirros: Sur vos 32 000 accidents, combien sont évacués en ambulance?

M. Boyer (Richard): Aucune idée.

M. Sirros: Mais ce n'est certainement pas 30 000.

M. Boyer (Richard): Probablement.

● (16 h 10) ●

M. Sirros: Donc, c'est une minorité d'accidents qui nécessitent une immobilisation de la personne en plus du véhicule. Donc, restons à l'intérieur des situations où la personne, elle est là, mais son véhicule est immobilisé. Là, vous appelez un remorqueur qui est attiré par la CUM, qui lui dit: Je peux vous remorquer au coin de la rue, mais je connais «by the way» un bon débosseleur. Si vous n'avez personne d'autre, je peux vous amener là, ça vous règle votre problème tout de suite. Alors, comment est-ce que vous avez réglé le problème de la collusion?

M. Boyer (Richard): Écoutez, actuellement, ce qu'on nous dit, O.K., ce que les représentants de cette industrie-là nous disent, ceux des assureurs à tout le moins, c'est que la personne n'a pas le choix ou que son choix est ténu. De la manière dont ça se passe sur les accidents, le véhicule est embarqué pratiquement sur remorqueur, et son choix ne semble pas être un choix très libre et éclairé. Ce qu'on pense, c'est que les remorqueurs assignés ou ceux qu'on va chercher par voie de contrat, on devrait être en mesure de s'assurer à tout le moins qu'ils ne sont pas partie prenante dans des garages de débosselage, comme c'est le cas actuellement, et on pense qu'on va donner un meilleur choix aux consommateurs.

M. Sirros: Oui, je comprends ce que vous pensez, mais j'aimerais comprendre comment ça va s'opérer parce que je ne vois pas de différence, moi. Puis ce n'est pas parce que quelqu'un va avoir un permis qu'il ne sera pas partie prenante avec les garages, ça va juste être une façon plus efficace pour lui d'avoir accès à ce genre de situation là.

Et le choix de la personne, moi, au contraire, il me semble que vous enlevez du choix à la personne. Parce que, à partir du moment où vous me dites, comme conducteur de l'automobile, que je ne peux plus appeler mon club de remorquage ou mon concessionnaire tout de suite, là vous me mettez entre les mains de la personne et là je suis devant la situation où soit je vais me faire remorquer deux fois, une au coin de la rue puis une plus tard avec mon bonhomme... Je risque de me sentir... Parce que j'ai en arrière de moi une situation où la rue René-Lévesque est bloquée à cause de moi et j'ai beaucoup de pression sur les épaules. Le bonhomme arrive, il est aussi bien de m'amener quelque part. Moi, je ne connais rien là-dedans et, de toute façon, les assurances vont payer. Alors, moi...

M. Boyer (Richard): Écoutez...

M. Sirros: ...il me semble que vous encouragez la collusion garantie...

M. Boyer (Richard): ...moi...

M. Sirros: ...à un certain nombre de personnes en disant: Je veux régler les courses folles. Vous allez peut-être régler le problème des courses folles, mais je me demande si vous n'allez pas créer un problème plus grand à un moment donné. Je dis «vous», là, je ne veux pas dire «vous», là, je m'excuse. Je ne personnalise pas le débat, c'est une question de l'application de ça.

M. Boyer (Richard): Mais écoutez. Actuellement, le milieu, la situation est la suivante: n'importe qui s'improvise, et là où c'est rentable, c'est d'aller chercher des véhicules accidentés et de les amener chez un garagiste. Et on voit ça, nous, comme un tout. À partir du moment où les entreprises de remorquage ont pignon sur rue, à partir du moment où les autres éléments de la réglementation font en sorte qu'on assainit l'industrie, qu'on s'assure, d'une certaine façon, qu'elle est composée de véritables professionnels, le gain d'être en collusion avec un garage de débosselage n'est plus aussi important pour la survie du remorqueur.

Aujourd'hui, s'il n'est pas en collusion avec... Écoutez, si ce que les gens surnomment les «coureurs de smash» ne sont pas de collusion avec un garage de débosselage, ça ne donne strictement rien, ils ne le feront pas, ce n'est pas payant. Là où c'est payant, c'est le pourcentage qu'ils vont chercher sur l'accident. À partir du moment où des entreprises vont s'assainir, vont avoir pignon sur rue, vont pouvoir se développer, ce lien-là semble être moins important, et ça...

M. Sirros: Je peux comprendre, je suis peut-être même prêt à vous concéder la nécessité de... en tout cas, pas la nécessité, mais, en tout cas, je comprends l'argument de... les permis, la formation, l'équipement approprié, etc. Là où je commence à avoir des problèmes... Parce que, si votre idée, c'est d'essayer de réglementer une industrie qui est sauvage à l'heure actuelle parce que n'importe qui, comme vous avez dit, se déclare remorqueur, bon, je comprends la réponse qui est de dire: Donc, on instaure des normes: permis, équipement, formation. Mais, à partir du moment où vous entrez en situation où vous attirez des gens pour faire du remorquage — et vous m'avez dit auparavant que le problème fondamental, c'est la collusion et que c'est ça qui peut-être aussi fait augmenter les prix des assurances, etc. — moi, j'achète beaucoup moins l'argument que c'est parce qu'il veut avoir un permis qu'il ne fera pas partie de la collusion parce qu'il n'aura pas besoin de ça pour survivre.

Parce que je connais peu de gens qui vont dire, entre le choix, je ne sais pas, moi, de vivre comme remorqueur avec des petits remorquages ou l'intérêt d'avoir une entente avec une couple de garages pour leur amener des clients, ce qui peut représenter beaucoup plus pour ces personnes-là... Je pense que la tentation est toujours là, puis le problème fondamental de la collusion n'est pas réglé.

Vous auriez peut-être pu régler la question de l'industrie avec un projet de loi sur la réglementation. Et,

si les villes elles-mêmes ne veulent pas réglementer sur ça puis elles veulent que vous le fassiez à leur place, j'aurais pu comprendre. Là où je commence à avoir des problèmes, c'est que vous enlevez mon droit d'appeler mon CAA ou mon concessionnaire, vous donnez des contrats privilégiés par rapport à certaines zones à certains remorqueurs sans avoir au préalable assuré que vous avez brisé le lien possible entre remorqueurs et garagistes vis-à-vis de cette collusion.

Alors, je me dis: Est-ce qu'on n'est pas en train de créer un système de réglementation pour résoudre un problème que finalement on ne résoudra pas? En tout cas, c'est mes questions, puis, moi, j'arrête là. On va poursuivre le reste, je pense, en article par article.

Le Président (M. Vallières): Ça va. Ah! peut-être une question du député de LaFontaine.

Mme Harel: On a droit à des réponses aussi, hein?

Le Président (M. Vallières): Oui, bien... Oui, si M. Boyer...

Mme Harel: Si on est capable de poser des questions, alors on est capable d'entendre les réponses.

Le Président (M. Vallières): Oui.

Mme Harel: On est intéressés, nous, par les réponses.

Le Président (M. Vallières): Bon. Mais, écoutez, moi, ça ne me fait rien, mais on avait convenu qu'à un moment donné on entendrait pour environ...

M. Sirros: ...une question qu'on ne posera pas à la ministre si...

Le Président (M. Vallières): Mais, si on en convient, on peut continuer...

Mme Harel: Mais là il y a des questions qui ont été posées.

Le Président (M. Vallières): ... — oui — à questionner l'organisme. Mais on va d'abord convenir pour combien de temps. Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, le temps que la réponse vienne des questions posées par le député.

Le Président (M. Vallières): J'ai une autre demande d'intervention du député de LaFontaine que nous allons également entendre par la suite. M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Écoutez, ce dont on parle, c'est de 32 000 accidents. Ce dont on parle, c'est de 16 municipalités qui ont déjà cette exclusivité-là et qui empêchent déjà d'autres remorqueurs tel le CAA d'aller

cueillir le véhicule dans des cas comme celui-là. Ce dont on parle, c'est surtout de Montréal-Centre qui n'a pas ce genre d'exclusivité là ou de remorqueurs attirés. Et, effectivement, à partir du moment où on vient régler le cas du Montréal-Centre, nous, on croit à tout le moins que la situation va s'améliorer. Et, si, en réglant les courses folles et en mettant les efforts pour régler ou enlever la collusion... En tout cas, on pense que la situation va se bonifier et non se détériorer. Et de dire avec certitude qu'on va enlever toute collusion? Incapable de le dire.

Le Président (M. Vallières): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. Alors, moi, j'ai deux aspects avec lesquels j'ai un peu de difficultés. D'abord, je dois vous dire que j'ai oeuvré longtemps, avant de faire, il y a 14 ans, le saut dans la politique... J'ai été de nombreuses années dans l'automobile, où j'opérais un commerce. C'était une entreprise de location automobile long terme et court terme. Donc, je suis assez au fait de ce qui se passait dans le temps et j'ai encore certains de mes amis qui sont dans ces commerces-là.

Et, lorsque vous me parlez de collusion, moi, je vois, comme mon collègue à côté qui, lui, n'a pas été dans l'automobile mais qui fait preuve de bon sens... En toute honnêteté — et on ne parle pas, parce qu'on est l'opposition, pour s'opposer, dans ce dossier-là je pense qu'on doit passer par-dessus ça — je dois vous dire que je ne vois absolument pas comment vous allez enlever la collusion puis je ne vois absolument pas pourquoi, même, on met la collusion là-dedans. C'est des choses différentes.

● (16 h 20) ●

Je crois que ce qu'on doit régler, ce que vous devriez tendre à régler à la CUM, c'est tout d'abord la qualification des opérateurs, la définition de catégories de véhicules pour certains remorquages — véhicules de promenade, véhicules de tant de tonnes, utilitaires, véhicules du transport en commun, l'autobus — donc catégories de dépanneuses, et bien sûr la qualification va avec la catégorie, et, après ça, un tarif basé sur des zones de distance à l'intérieur de la CUM, tout ça conditionnel à l'obtention d'un permis. Les gens qui n'auraient pas ces qualifications-là n'auraient pas de permis.

Une fois que les gens ont le permis — donc ils sont censés avoir la qualification professionnelle, une assurance adéquate pour assurer le véhicule qu'ils vont transporter, la catégorie aussi — après ça, vous pouvez déjà au départ, avec les zones géographiques, laisser les gens intervenir sur appel sans avoir à délimiter par appel d'offres des zones où il y en aurait 10 qui feraient affaire là, cinq dans l'autre zone. Ça ne sera pas applicable, d'après moi, ça va être un vrai bordel. Excusez-moi le mot, là. D'après mon expérience, ça ne sera pas applicable. Alors, l'idée du projet de loi est bonne, il faut mettre de l'ordre là-dedans, la qualification professionnelle, les tarifs, les qualités de véhicules, les catégories de véhicules, mais je ne retrouve pas forcément juste ça là-dedans.

Puis, moi, quand je vois que vous faites appel à notre coeur à nous autres ou à je ne sais pas à qui, en tout cas, quand vous dites: Il est établi que certains opérateurs de dépanneuse sont de connivence avec des garagistes pour y amener des véhicules accidentés au détriment du citoyen, ça devient d'un seul coup comme une des pièces principales du projet de loi. Alors, ça tient sur trois lignes alors qu'il y a plusieurs pages, dans votre présentation, ça tient sur trois lignes.

Et, moi, ça me donne l'impression que les garagistes sont une gang de croches, que les débosseurs... Je comprends que, dans tous les corps de métier, il y a des gens, des fois, qui ont un plus haut degré d'éthique que d'autres, au niveau de l'automobile comme ailleurs, mais c'est comme si on prenait pour acquis qu'il faut absolument légiférer pour obliger ça. D'abord, si c'est vrai, il y a d'autres moyens. Le meilleur moyen, je pense que c'est les compagnies d'assurances elles-mêmes qui doivent y voir avec leurs ajusteurs d'assurances puis avec le client.

Vous savez, dans un pays comme le nôtre, on est censé faire confiance au citoyen puis à son bon sens. Moi, il me semble que, si j'ai un accident, ou n'importe qui d'entre nous, nos familles, puis qu'on nous arrive avec une facture de 4 000 \$, on le sait, que ça coûte 2 000 \$. Puis l'ajusteur d'assurances, quand il nous dit que ça coûte 500 \$ et puis qu'il n'y a pas de raison, si on a accès à une deuxième contre-expertise puis l'autre, il nous dit que ça coûte 700 \$... Ce n'est pas une grosse chicane, bien souvent. Ça se règle généralement assez bien.

Il peut y avoir des cas d'exception, j'en conviens, où certains ajusteurs d'assurances peuvent exagérer, où il peut y avoir des connivences entre certains garagistes. Il peut y avoir aussi un système qui vise à approvisionner ces garagistes-là en véhicules par les dépanneuses. Mais ce n'est absolument pas du ressort de la CUM de légiférer, d'après moi, dans ce domaine-là parce que le but que vous poursuivez n'est pas celui-là.

Le but que vous poursuivez, c'est la sécurité du public. D'accord? C'est ce que vous dites à pleine page dans le petit mémoire de Leduc, Bélanger, Boisvert, Laurendeau, Rivard. Mme Leduc, je pense que c'est vous, qui êtes ici. Alors, le but principal: il s'agit essentiellement de régir la compétence des opérateurs de dépanneuse — compétence — et l'aspect sécuritaire des véhicules. Ça, j'en suis puis je pense que tout le monde ici en est. Le fait de pouvoir fixer des tarifs maxima permettra par ailleurs de protéger les consommateurs.

Moi, d'après moi, le projet de loi, il se tient là-dedans. Le reste, là, c'est... J'ai l'impression qu'on va réglementer puis on va compliquer les choses. Puis que vous ayez la gestion de ça, ça ne me dérange pas, moi, la compétence puis les catégories, et tout ça. Alors, ce côté-là du projet de loi, oui, je ne vois pas de problème, mais c'est sur le reste. Un peu comme mon collègue, j'ai honnêtement de la difficulté avec ça. On met en cause, en plus, l'intégrité de tout un secteur d'activité de l'économie. On dit: Encore là au détriment du citoyen, la connivence. C'est grave, ce qui est écrit là. C'est grave.

Si, je ne sais pas, l'Association des débosseurs du Québec tombait là-dessus ou les garagistes, ils pourraient dire: Écoutez, vous êtes qui, vous, la CUM, pour nous accuser, nous autres? C'est qu'on jette l'opprobre sur tout un secteur de la société. Moi, j'ai de la misère. Je connais le milieu, mais ce n'est pas vrai qu'ils sont comme ça en général. En général, les gens font un assez...

Puis il y a d'autres moyens de régir ça, de réglementer ça. Puis le meilleur moyen, c'est le propriétaire lui-même puis la compagnie d'assurances. Puis il y a un rapport, vous le savez, un rapport de force, de négociation qui s'établit entre le propriétaire et l'ajusteur d'assurances ou la compagnie d'assurances. Quand l'ajusteur, ça ne marche pas, on appelle l'agent d'assurances puis on deale avec l'agent qui, lui, fait l'intermédiaire avec l'ajusteur. Moi, j'ai l'impression que vous dépassez le cadre dans lequel vous devriez agir là-dedans.

Maintenant, nous sommes juste l'opposition puis on ne veut pas s'opposer pour s'opposer, mais j'aurais souhaité, moi, qu'on aborde seulement ces catégories-là: la qualification, le véhicule, la catégorie de véhicule, de remorqueuse et puis les tarifs, la zone. Ce n'est pas compliqué à faire, les tarifs. Je pense que c'est vous qui gérez les limousines à Montréal? Bon. Il y a des tarifs, hein? Si vous allez à Rivière-des-Prairies, ça coûte 47 \$; si vous allez à ville Mont-Royal — ce n'est pas mon cas parce que je n'ai pas les moyens d'habiter là — ça coûte 30 \$. Vous voyez, ça coûte moins cher pour les quartiers plus riches, mais c'est plus proche de l'aéroport. Mais, je veux dire, dans le sens que vous avez une habitude, je pense que ça serait un beau modèle peut-être pour gérer ça. Ça serait un beau modèle.

Alors, je ne sais pas pourquoi on va en appel d'offres et puis les octrois de contrat, l'appel d'offres public, ouvrant ainsi la concurrence. Laissons le marché jouer, mettons le cadre puis... En tout cas, si la ministre veut voter le projet de loi tel qu'il est, c'est son droit, sa possibilité. Mais, sans faire d'opposition puis parler juste pour opposer et sans porter de jugement sur ce que vous allez faire, moi, je souhaiterais que nous le regardions à la lumière des critères que je viens d'énoncer parce que je crois qu'on atteindrait le but recherché. Alors que là on dépasse le but recherché puis ça complique probablement la situation dans le futur.

Le Président (M. Vallières): M. Boyer, est-ce que vous avez des commentaires sur...

M. Boyer (Richard): Le seul élément que j'aimerais rajouter, c'est qu'il ne faut pas perdre de vue un élément non plus. La collusion, pour nous, c'est un élément accessoire là-dedans. L'élément principal, c'est la course folle. Tant mieux si on règle la collusion, mais l'élément principal, c'est la course folle.

M. Gobé: Vous avez raison, monsieur, puis je partage votre inquiétude. Mais, là encore, ce n'est pas forcément tout le temps la règle, mais aussi il existe une loi de la Communauté urbaine de Montréal qui s'applique,

c'est le Code de la route puis les règlements sur les vitesses, sur les stops, sur les lumières. Et il me semble que le meilleur moyen d'enrayer une course folle, c'est avec une dépanneuse.

C'est la même chose qu'un jeune homme ou un moins jeune qui part d'une boîte de nuit le soir, ou d'une disco, ou d'un party avec ses copains puis qui fait une course folle dans Montréal. On en a vu un en fin de semaine en moto. Il était parti sur Henri-Bourassa. Bien, la police l'a arrêté puis — paf! — permis de conduire suspendu ou je ne sais pas ce qui va arriver. C'est le meilleur moyen. Quand même qu'on mettrait ça dans un truc là-dedans, ça ne réglerait pas ça.

Pour d'autres cas qui ne sont pas couverts par votre réglementation, il peut y avoir encore ce comportement-là, ou des individus qui sont plus fins que d'autres ou alors qui peuvent être en condition de fatigue sur le travail ou de stress ou d'énerverment qui vont le faire. Des taxis font des fois aussi des courses folles un peu ou exagèrent. Alors, d'après moi, le but principal n'est pas forcément ça, c'est un accessoire. Mais ça, la police peut le régler sans même qu'on... Il a fallu que les policiers appliquent le Code de la route et puis la loi maintenant.

Je n'ai pas la prétention d'avoir toutes les réponses et les critiques à votre projet. Je trouve que c'est un bel effort pareil puis que c'est bon de lancer la discussion là-dessus. Et, vous, vous êtes des employés, vous êtes des fonctionnaires; vous n'êtes pas des élus. Donc, on doit vous traiter avec toute la considération qui vient avec dans nos débats. Mais, si, je veux dire, c'étaient des élus qui étaient venus nous présenter ça de la CUM, ou Mme Danyluk, ou quelqu'un, je dois vous dire que j'aurais insisté plus directement sur ces aspects-là, cet aspect-là en particulier, je veux dire. Parce que le reste, on est d'accord. Moi, je suis d'accord avec ça.

Le Président (M. Vallières): Me Leduc, vous avez un commentaire?

Mme Leduc (Jacqueline): Oui. Je voulais juste souligner à M. le député que, si nos policiers pouvaient déjà régler le problème via la réglementation et législation en matière de vitesse et autres dispositions du Code de la sécurité routière, ça ferait longtemps que le problème serait réglé, d'une part.

D'autre part, nous n'avons jamais attaqué l'intégrité de l'industrie des réparateurs concessionnaires d'automobiles. Il nous a été rapporté comme un fait qu'il y avait de la collusion et on n'a jamais sous-entendu ni voulu le faire que l'industrie est à cette image. Alors, c'est une nuance très importante. Quant au reste, il faudrait être naïf pour penser que ça n'existe pas. On nous rapporte et on nous demande d'intervenir parce qu'on nous dit que tel est le cas.

Ceci étant dit, comme M. Boyer l'a mentionné, quant à nous, c'est accessoire. Si le problème des courses folles pouvait être réglé autrement que par l'octroi de contrats, je pense que ça ferait longtemps que le problème n'existerait plus.

Le Président (M. Vallières): Merci. Merci aux deux personnes qui ont témoigné. Mme la ministre, vous n'avez pas de question à l'endroit des personnes? Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: Je veux les remercier. Merci, M. Boyer; merci, Me Leduc. Merci de ce souci de clarté que vous avez démontré durant cet échange. Je ne sais pas si cela aura été évident, mais, en tout cas, ça l'est encore devenu plus que ça l'était pour moi. C'est la volonté des responsables municipaux de l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Ils vous l'ont exprimé.

● (16 h 30) ●

J'ai fait transmettre aux membres de la commission la lettre, datée du 4 juin, que vous faisiez parvenir, Me Leduc, à l'attaché politique du cabinet, Michel Monat. Alors, dans cette lettre, je pense que tout est dit. Je l'ai fait transmettre à l'ensemble des membres de cette commission parlementaire. Remarquez qu'après 18 ans de présence dans cette Assemblée nationale je ne suis pas surprise que, de façon assez systématique, l'évidence ne s'impose pas tout le temps, mais, dans cette lettre-là, on répond de façon succincte mais complète aux questions comme, par exemple, pourquoi il faut réglementer toute l'industrie et non seulement le remorquage en situation d'urgence, ou, par exemple, à la question de l'octroi des contrats, ou encore...

D'ailleurs, dans ce paragraphe qui porte sur l'octroi des contrats, j'invite les membres de la commission, à la page 3, premier paragraphe, à prendre connaissance de ce passage qui dit: «Les policiers n'ont actuellement aucun outil pour empêcher les voutours de se précipiter sur les lieux d'un accident — ça se peut que ce soit dans les limites municipales, ça n'empêche pas qu'ils peuvent se précipiter en même temps — pour proposer leurs services de façon parfois un peu trop insistante à des conducteurs souvent en état de choc, ce qui crée le phénomène des courses folles. De plus, il a été établi que certains — hein, vous prenez bien soin de préciser que certains opérateurs de dépanneuses... et justement je comprends que vous travaillez avec l'industrie du dépannage qui ne veut pas être éclaboussée par ces comportements délinquants — opérateurs de dépanneuses sont de connivence avec des garagistes pour y mener des véhicules accidentés, encore là, au détriment des citoyens.»

Ce que vous nous proposez, c'est une solution. Si tant est que d'autres en aient eu avant, elles nous auraient été transmises. Il y a toujours le loisir, d'ailleurs, de bonifier des projets de loi avec une étude article par article, mais il y a finalement un appel... Moi, j'ai pris ça comme un appel au secours, d'autant plus que tous les chroniqueurs municipaux qui ont abondamment écrit sur cette question — je vais faire distribuer, d'ailleurs, immédiatement, n'est-ce pas, les nombreux reportages qui ont été publiés dans les quotidiens montréalais — ces chroniqueurs municipaux qui ont parlé du «royaume de la magouille»... Pour moi, le contentieux de *La Presse* n'était pas inquiet de se faire poursuivre. Il ne l'a pas été non plus.

Alors, c'est indiqué d'ailleurs: «Le bon exploitant de dépanneuse doit maîtriser l'art de tordre les bras sans

faire mal», et — c'est bien inscrit — «certains exploitants de dépanneuses peu scrupuleux vont profiter d'un moment d'inattention pour ajouter des dommages à l'automobile, question de gonfler quelque peu la facture des réparations». Alors, j'invite tous les membres de cette commission parlementaire à prendre connaissance de ces reportages qui appellent à un règlement sans délai d'ici la fin de la présente session. On y dit entre autres que c'est «une industrie affligée d'un mal incurable». On a justement la volonté de porter secours à cette industrie, car c'est une industrie qui a besoin, et qui veut d'ailleurs...

Et c'est ça que je trouve exemplaire dans la démarche, ça n'est pas à partir seulement d'employés de la Communauté urbaine que ça s'est passé, mais c'est en concertation avec l'industrie de l'assurance, qui est victime de cette situation-là, avec l'industrie du dépannage, qui est victime de cette situation-là, et avec les élus, qui, eux, veulent promouvoir le mieux pour leurs citoyens. Alors, je comprends que votre objectif et celui de l'ensemble des élus de la Communauté urbaine, qui ont demandé à l'unanimité les modifications qui nous sont proposées, c'est de mettre fin à la guerre du remorquage.

Alors, il y a là divers exemples, on appelle ça «la série noire» de cette situation. Alors, c'est bien évident que le gouvernement a l'intention de ne pas être négligent sur cette question. Il y avait d'ailleurs un sondage — à la dernière page, vous le retrouvez — publié quotidiennement dans le journal *La Presse*, dont la question était la suivante: «Appuyez-vous le projet de la Communauté urbaine de Montréal qui veut mettre fin à la loi de la jungle dans l'industrie du remorquage sur son territoire?» À cette question posée, le pourcentage des réponses a été: oui, 90 %; non, 10 %.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Harel: Parce que... Je déplore que des députés, qui sont pourtant sur le territoire de l'île de Montréal, aient l'air de, disons, minimiser pour ne pas dire ridiculiser cette situation. Je dois vous dire que les chroniqueurs municipaux, eux, n'ont pas fabulé quand ils ont décrit la situation qui sévissait, et ça a été repris abondamment dans l'ensemble des témoignages qui ont été rendus, entre autres choses, lors des émissions radio-phoniques sur cette question. Et ce serait déplorable de penser qu'on n'est pas tous convaincus de la nécessité d'introduire les modifications qui s'imposent pour donner un service qui va répondre à ce que des citoyens peuvent s'attendre à recevoir. Alors, je vous remercie de votre contribution à nos travaux.

Le Président (M. Vallières): Très bien. Merci, M. Boyer, Mme Leduc. Alors, la commission revient donc maintenant aux différents articles du projet de loi n° 23, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je vais faire distribuer des projets d'amendement.

Le Président (M. Vallières): Oui.

Mme Harel: Il y en a un substantiel.

M. Sirros: Attendez un moment, M. le Président. Je pense qu'il y a une période de remarques préliminaires sur le projet.

Le Président (M. Vallières): Oui, oui. J'y arrivais.

Mme Harel: Alors, je ne distribue pas tout de suite les amendements? Bon, très bien. On les distribuera plus tard.

Le Président (M. Vallières): On va attendre. Oui, puisque...

M. Sirros: Quelques remarques...

Remarques préliminaires

Le Président (M. Vallières): J'appelle donc le projet de loi n° 23, à son article 1, et, si auparavant on a des gens qui ont des remarques préliminaires, comme on le fait habituellement, je recevrai les intervenants.

M. Christos Sirros

M. Sirros: Oui. Mes remarques préliminaires, M. le Président...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Merci, M. le Président. Je veux réagir à ce que le ministre vient de dire, parce qu'il y a, dans ce projet de loi, des éléments que je comprends et que je peux appuyer. Je ne suis pas certain que les moyens que le projet de loi prend pour régler le problème sont les bons. Je suis même tenté de dire que ça peut créer d'autres problèmes de nature à nous amener sur le chemin que nous allons peut-être regretter un peu plus tard.

La ministre dit qu'on minimise le problème. Loin de là, on ne minimise aucunement le problème. Je risais un petit peu avec le résultat du sondage que la ministre nous rapportait parce que c'est un sondage, je pense, qui ne dit pas grand-chose. Quand on demande à quelqu'un s'il est pour le bien et contre le mal, c'est à peu près certain qu'on va avoir la réponse de 90 %, et, quand on parle de la loi de la jungle, personne n'est pour ça. Nous, pas du tout.

Alors, M. le Président, il me semble que la problématique d'une industrie sauvage, d'une industrie où, comme nos invités nous l'ont décrit, n'importe qui s'improvise remorqueur est un problème auquel il faut répondre. Alors, on n'a jamais dit que ce n'est pas un

problème et qu'il ne faut pas répondre à ça. Au contraire, je disais que je comprends la nécessité d'avoir des balises par rapport à la formation, par rapport à l'équipement nécessaire pour remorquer correctement et par rapport à la nécessité d'avoir un permis, pour contrôler ça. Aussi une inspection pour s'assurer que les personnes qui sont détentrices de permis...

Un peu comme on a fait dans l'industrie du taxi auparavant, où n'importe qui s'improvisait chauffeur de taxi. On a instauré un système où il y a une certaine formation de base et il y a certaines normes minimales qui sont établies quant à la propreté des véhicules, etc., et par la suite les compagnies s'organisent. On ne donne pas des zones exclusives pour éviter qu'il y ait des courses folles entre chauffeurs de taxi ou compagnies de taxi qui voient des gens signaler sur la route qu'ils veulent un taxi. En tout cas, j'exagère un petit peu, mais je le fais volontiers, M. le Président, exprès pour faire ressortir le fait suivant, que peut-être la solution, c'est justement de s'assurer que, dans cette industrie, ce n'est pas n'importe qui qui s'improvise remorqueur, qu'on établisse un certain nombre de balises quant aux qualifications, quant à l'équipement nécessaire, quant aux tarifs à charger, pour protéger le consommateur entre autres.

● (16 h 40) ●

Et, si on avait fait ça... Ce faisant, est-ce qu'on ne réglerait pas aussi le problème des courses folles? Parce que normalement, si n'importe qui s'improvise remorqueur avec n'importe quel moyen, parce qu'au bout de la ligne ce qui les intéresse, ce n'est pas le remorquage, mais c'est la collusion qui peut exister entre les débosseurs à qui ils vont remorquer une voiture — qu'on nous dit être une question secondaire ici — si c'est ça, la racine de la motivation des courses folles et si on réglemente l'industrie en établissant des normes quant à qui peut être remorqueur, quel genre d'équipement il doit avoir, combien il peut charger, bien, après ça, reste la question des situations où une panne ou un accident crée un problème pour la circulation.

Bon. Et, sur ce volet, je ne suis pas certain que le projet de loi règle ça de façon le plus efficace possible sans nuire, de l'autre côté, à des consommateurs qui pourraient se retrouver encore entre les mains de personnes accréditées mais qui auraient quand même accès à les envoyer au garage de leur choix, etc., et qui aussi seraient appelés à payer deux fois: un remorquage pour les enlever des voies de circulation puis un deuxième remorquage pour les amener au garage.

Alors, oui sur la question de la nécessité de mettre de l'ordre dans cette industrie, oui sur la nécessité d'établir des paramètres au niveau des compétences, au niveau des équipements, au niveau des frais qui peuvent être chargés, du coût du remorquage; beaucoup de réserves, M. le Président, par rapport à l'octroi de contrats exclusifs sur des territoires de la CUM.

D'autant plus que les gros accidents qui engendrent aussi des pertes de connaissance et des gens qui sont hospitalisés, etc., risquent à mon point de vue, et c'est mon pif qui me le dit, de survenir sur des voies rapides sur

lesquelles il y a déjà, avec le ministère des Transports, un système qui gère ça, qui n'est pas forcément le bon modèle pour les voies non rapides, les voies de circulation dans une municipalité.

Alors, je ne prends pas très bien ce que la ministre essaie de faire en disant que l'opposition minimise la nécessité de réglementer ou de voir à ce que cette industrie soit amenée à être plus civilisée. C'est un objectif qu'on partage. Et j'espère qu'on partage aussi l'objectif de s'assurer que les citoyens sont bien protégés, que le consommateur est bien protégé. Je ne sais pas si l'Office de la protection du consommateur a été mis dans le coup dans la confection de ce projet de loi. Souvent, on voit des projets de loi qui sont issus du travail qui est fait entre initiés, en quelque sorte, dans un certain secteur, et c'est l'avantage de les amener ici, en cette Chambre, où notre rôle doit être de les voir sous cette lumière de la protection du consommateur, la protection du bien du public, et d'essayer de faire la part des choses. Alors, en faisant la part des choses, on se trouve à être favorable à la nécessité de mieux gérer cette industrie mais d'avoir de sérieuses réserves quant à certains moyens qui sont proposés par ce projet de loi. Puis on pourra le voir au fur et à mesure de l'étude article par article, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Oui, est-ce qu'il y a d'autres demandes d'interventions pour des remarques préliminaires? M. le député de LaFontaine.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Merci, M. le Président. M. le Président, moi aussi, bien sûr, je me porte en faux contre les propos tenus par la ministre précédemment. C'est un dossier qui nous interpelle nous aussi, avec lequel nous avons déjà eu à traiter, car, lorsqu'il y a eu l'établissement de remorquage sur les autoroutes provinciales, particulièrement celles qui traversent Montréal, eh bien, notre gouvernement était au pouvoir et nous avons eu, à l'époque, un certain nombre d'interventions qui ont permis de mettre de l'ordre, de l'efficacité surtout, dans ce domaine-là. Alors, nous sommes conscients de la situation. Maintenant, c'est peut-être sur l'étendue que nous avons des divergences.

Moi, ce que je dis et ce que je crois, c'est que tout entrepreneur en remorquage devrait, pour opérer sur l'île de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal, détenir un permis puis que le permis, pour le détenir, ce n'est pas seulement aller payer 1 000 \$ ou 2 000 \$ à la CUM, ça, là, c'est faire preuve de justification d'un certain nombre de choses.

Premièrement, les catégories de véhicules — on va le mettre dans l'ordre ou dans le désordre, ce n'est pas grave. Pour remorquer les véhicules de promenade, il faudrait que le véhicule de remorquage soit d'un poids x, avec une capacité de charge x et une force de moteur x — d'accord? — avec des équipements de radio adéquats, de signalisation adéquats. Il faudrait que, pour remorquer des camions, la même chose que pour les véhicules de promenade, le véhicule ait un poids total de x, comporte

des appareils de treuil et de levage ou de remorquage de telle catégorie pour un camion de 10 t, 15 t, 20 t, 30 t, je ne sais pas exactement le tonnage, mais enfin pour les différents types de camions. Déjà, ça, au départ, là, on vient de régler une partie du problème.

Il faudrait que, pour obtenir son permis, eh bien, bien sûr, le personnel qui conduit ces camions soit qualifié, premièrement, connaissant l'opération de son véhicule, le véhicule décrit plus haut, selon la catégorie. C'est évident qu'un chauffeur ou une chauffeuse — ça peut arriver — qui conduit une dépanneuse qui va remorquer un gros camion, c'est un peu plus compliqué qu'une qui va dépanner une voiture. Bon.

Alors, qualification professionnelle, l'obtention d'une preuve de ça. Alors, est-ce qu'il y a de la formation qui se donne, est-ce qu'il y a un cégep, une école qui donne ces cours-là? Bon. S'il y en a, il faudrait absolument que, pour pouvoir conduire le véhicule décrit, de catégorie A, B, C, là, dépendant le poids et le véhicule, eh bien, le chauffeur, l'opérateur, pour pouvoir travailler là-dessus, ait cette qualification-là. D'accord? Il faudrait aussi qu'il y ait les assurances nécessaires. D'accord?

Une fois qu'on a défini ça, on sait déjà qu'on a des gens qui sont sérieux, qui ont un permis, qui sont réglementés, qui ont les véhicules appropriés, qui ont le personnel qualifié puis qui ont les assurances nécessaires. Déjà là, on vient de mettre de l'ordre pas mal. Ça élimine les cowboys, là, ceux dont vous parliez, que tout le monde prend un pickup puis qui part à toute vitesse. D'ailleurs, bien souvent, celui qui part à toute vitesse, comme vous le disiez tout à l'heure, ce n'est pas le professionnel, c'est le cowboy. Celui qui peut faire de la collusion — je ne dis pas qu'il n'y en a pas, je dis que ce n'est pas la règle, d'accord? — c'est probablement celui-là aussi, hein.

Alors, avec cette réglementation-là, par le biais du permis, dès le départ, on obtient, d'après moi... On remédie à ces problèmes-là. Il faudrait, lorsqu'une entreprise dûment accréditée puis qui a son permis ne respecte pas les règles et les normes de son permis, comme toute entreprise sujette à une réglementation, eh bien, qu'elle soit ou mise à l'amende ou que son permis soit révoqué ou suspendu le temps qu'elle se remette en ordre. Vous allez voir que ça va régler une bonne grosse partie du problème.

Maintenant, en ce qui concerne les tarifs. Premièrement, dès qu'on fait affaire avec ce genre d'entreprises là qui répondent à des normes, qui sont qualifiées et qui sont structurées, eh bien, on élimine déjà au départ un peu l'aventurisme, hein, on élimine les profiteurs aussi au niveau du tarif. Alors, tout ce qu'il reste à faire, c'est délimiter, d'après moi, des zones, des zones tarifaires, comme vous le faites si bien, et très bien d'ailleurs, d'après ce que j'entends dire. Je peux me tromper, là, mais, quand j'en prends une en tout cas, quand il n'y a pas de taxi, des fois, je prends une de ces voitures bleues, là, qui m'amène, je parle avec les gens, ça semble assez bien fonctionner. Et, même, je pense que les zones s'étendent plus loin que la CUM, parce qu'il m'est arrivé d'en prendre pour aller hors de la CUM, et la personne

n'hésite pas, c'est le tarif et c'est logique par rapport à la distance qu'on fait. Donc, il y a là une réglementation qui est bien suivie parce que les gens, je crois, peuvent perdre leur permis de limousine s'ils ne la suivent pas. Bon.

● (16 h 50) ●

Alors, pourquoi ne pas appliquer ce même genre de solutions là, faire en sorte qu'il y ait des zones tarifaires. Si vous prenez une voiture remorquée dans le centre de Montréal puis que vous l'emmenez à Beaconsfield, bien, le tarif, la zone, c'est tant, hein. Si vous l'emmenez à Pointe-Claire ou à Rivière-des-Prairies, le tarif, c'est tant, c'est dans telle zone. Ce qui permet, au départ, un contrôle de prix et laisse au citoyen le choix de décider. Il est rassuré, il sait que ça coûte 100 \$ pour l'emmener à Rivière-des-Prairies, mais il dit: Emmène-le à mon garage, pas loin de chez moi, ou il sait que ça coûte 80 \$ pour l'emmener à Beaconsfield: Bien, emmène-le; moi, j'habite là puis il y a un garage pas loin de chez nous, puis emmène-le là. Puis le gars va l'emmener. Il n'arrivera pas avec une surprise au bout de 200 \$, 300 \$, 150 \$. D'abord, il sera dans son garage, puis il aura son libre-arbitre. Moi, je crois beaucoup au libre-arbitre des citoyens. Plus on réglemente des fois pour faire comme si les gens n'étaient pas responsables de leurs affaires, plus on arrive avec des débordements contraires, bien souvent. Alors, c'est dans ce sens-là que je dis ça.

Moi, ce qui m'inquiète un peu, c'est cette espèce de réglementation qui fait qu'on va donner des contrats à un puis pas à l'autre, on va aller en soumission publique. Tout à l'heure, il n'y aura peut-être pas assez de dépanneuses de tel type dans tel centre. Là, il va sortir de la zone, puis là il va... Parce que sa zone à lui n'est pas là, son champ d'action n'est pas là, c'est une autre compagnie. Je ne vois pas comment ça règle cette partie de problème là. Alors, les autres permettent de régler ça.

Maintenant, en ce qui concerne les gens qui font des courses folles, ce que vous appelez des courses folles, là, mais je dirais plutôt la course au remorquage, eh bien, si c'est des compagnies qui sont dûment certifiées, accréditées avec permis et compétence qui font ça, bien il me semble qu'il y a des sanctions qui peuvent être... premièrement, le Code de la route s'applique pour tout le monde, mais, en plus de ça, la révocation de permis ou une amende quelconque. Alors, dans ces cas-là, je ne vois pas comment le problème peut ne pas se régler ou s'améliorer.

Puis, si c'est des autres qui ne sont pas accrédités qui font des courses folles, bien, tout simplement, ils n'ont pas le droit d'être sur la route. Ils n'ont pas le droit de faire du remorquage. Ils n'ont pas le droit: ils n'ont pas de permis, ils ne sont pas réglementaires, ils ne sont pas certifiés. Alors, moi, je crois beaucoup au cadre de législation, au cadre disant qu'on encadre les gens pour un certain nombre de mesures, puis, à l'intérieur de ces mesures, on laisse les choses se décider par elles-mêmes.

Puis la police... Si on me dit que la police n'est pas capable d'arrêter les courses folles, bien c'est peut-être vrai parce qu'ils ne les voient pas, mais, s'ils ne voient pas...

Une voix: ...

M. Gobé: Non, non, ils ne les voient pas parce que, premièrement, ils ne sont pas partout, c'est vrai, mais là il y a bien des gens qui grillent des stops puis bien du monde qui fait... Il y a même des gens qui roulent à l'envers sur les autoroutes des fois ou sur les routes le samedi soir. Mais ça, la police ne peut pas être partout, là, même qu'on légiférerait. Mais le problème, d'après moi... Je le vois, moi, dans le nord-est de Montréal, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles. C'est un secteur un peu sujet à ce que vous dites: des jeunes hommes, là, entrepreneurs, qui ont un pickup avec un bôme en arrière, là, puis ils tirent ça. Bon.

Ceux-là, d'après moi, avec les critères que vous allez mettre en qualification professionnelle, en catégorie de véhicules, en équipement nécessaire, ils ne pourront pas fonctionner. Le pickup, là, ils vont le vendre ou ils vont aller transporter du bois de chauffage l'hiver avec ça parce qu'ils ne seront plus capables, parce qu'ils ne se qualifieront pas. Puis, s'ils arrivent sur un lieu d'accident puis que le policier ne voit pas la vignette d'autorisation du bonhomme, là, sur son truc, il va prendre sa licence, puis il va lui mettre un ticket, puis il va le saisir, à la limite, parce qu'il n'a pas le droit d'être là. Ça fait qu'il ne se présentera plus là.

Puis, s'il y en a un qui se présente puis il y a une voiture en panne — on ne parle pas juste pour les accidents — puis on voit ce genre de remorqueuse là, et puis les policiers aussi qui se promènent ils en voient un, là, puis il n'a pas son autocollant, son permis, ils vont l'arrêter. Ils vont dire: Qu'est-ce que vous faites là, vous? Avez-vous un permis? Non. Allez, hop! Moi, je verrais ça comme ça.

Alors, c'est faux d'abord de dire qu'on n'est pas intéressés, puis je trouve ça dommage parce que c'est un projet de loi intéressant. Ça touche du municipal, pour une fois. On était dans la fiscalité tout à l'heure. Là, c'est un peu un travail de conseiller municipal qu'on fait là, là, hein. C'est des choses qui nous atterrissent... Quand j'ai vu ça au début de la commission, j'ai dit: Tiens, on tombe dans le terrain, le terre-à-terre. Puis ce n'est pas mauvais, ce n'est pas mauvais de tomber dans le terre-à-terre, des fois, pour les élus à Québec. Les ministres, on a les grosses voitures, puis ça roule entre Québec et Montréal à toute vitesse, puis ça dépasse la limite des fois aussi.

Mais ce n'est pas ça que je veux dire, ce n'est pas une critique, c'est juste pour vous dire: Des fois, on est vite, là, hein, puis les députés, on est pris avec toutes sortes de dossiers un peu au-dessus, là. Puis là ça nous ramène à une réalité: la vie quotidienne d'à peu près tout le monde. Puis on régleme, nous autres, là, comment on va remorquer des véhicules à Montréal. Je trouve ça intéressant pareil, mais...

Donc, c'est dans ce sens-là que nous intervenons, un sens de bon sens, de bonification, et non pas dans le sens d'avoir des réactions que je trouve un peu malheureuses de la part de la ministre parce que je ne pense pas que mon collègue le député de Laurier-Dorion ait jamais dit qu'il était pour laisser aller la jungle ou je ne sais pas trop quoi, bien au contraire. Je ne pense pas que, moi, je

l'ai dit non plus. Si, des fois, la ministre voulait vérifier, je peux demander, quand vous serez partis, que ce sera fini, qu'on suspende puis qu'on aille chercher les galées pour le voir, puis on ferait une rétractation en Chambre à ce moment-là. Mais on n'a jamais dit ça puis on ne dira jamais ça. Ce n'est pas ça du tout.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ce que nous disons... Ah! elle peut rire. Elle dit des choses, puis elle rigole après. C'est son habitude depuis 18 ans. Mais ça, c'est courant dans le Parti québécois. On l'a vu dans beaucoup de dossiers, comme les téléphonistes de Bell Canada, où on s'engage, puis, après ça, on recule en rigolant.

Mais, en ce qui me concerne, voilà les raisons sur lesquelles je voulais intervenir. Et je crois que, si on travaillait dans cet optique-là, ça serait probablement plus facilement applicable qu'avec une réglementation qui va être complexe à appliquer, qui va créer des problèmes de chevauchement de zones, des problèmes de disponibilité de véhicules bien souvent, et qui va demander d'avoir des mégaentreprises, parce que, dans les districts, ça va prendre un certain nombre d'entreprises pour avoir de la coordination. Ça va prendre une coordination centrale. Ça va, d'après moi, non pas régler le problème, mais peut-être l'amplifier dans certains de ses aspects.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de LaFontaine. Afin de satisfaire à certains besoins d'un ordre tout à fait naturel, le président voudrait suspendre les travaux pendant quelques minutes. Nous reviendrons aux travaux dans quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 56)

(Reprise à 17 h 21)

Étude détaillée

Dépannage et remorquage des véhicules

Le Président (M. Vallières): La commission reprend ses travaux. Alors, nous en sommes rendus, à moins qu'il y ait d'autres remarques préliminaires, à appeler l'article 1 du projet de loi n° 23, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal.

Alors, j'appelle donc l'article 1. Oui, alors, l'article 1, est-ce que Mme la ministre désire le présenter ou si on passe immédiatement au questionnement?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, il s'agit d'insérer, après le paragraphe 5°: «5.1° le dépannage et le remorquage des véhicules.»

M. Sirros: Si je comprends bien, M. le Président, ça a comme but de pouvoir asseoir légalement le pouvoir de réglementation de l'industrie du remorquage pour la CUM, ce faisant?

Mme Harel: C'est bien ça. En fait, ça permet d'ajouter une compétence à celles déjà énoncées à l'article 121 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal.

M. Sirros: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'article 1 est-il adopté? Adopté. J'appelle maintenant l'article 2.

Mme Harel: J'aimerais, M. le Président, introduire un amendement à l'article 2. Je crois que c'est un amendement qui va satisfaire les préoccupations qui ont été exprimées cet après-midi par des membres de notre commission lors de l'échange qui s'est tenu. Alors donc, je le lis. L'article 2... C'est le nouvel article 158.6. L'article 2 du projet de loi n° 23... Est-ce qu'on peut le distribuer? Est-ce qu'il l'est déjà?

Le Président (M. Vallières): Est-ce que vous avez en main...

M. Gobé: Moi, je l'ai déjà.

M. Sirros: Oui, c'est distribué.

Le Président (M. Vallières): Oui? Très bien. Vous pouvez y aller, Mme la ministre.

M. Sirros: Qu'est-ce que ça donne, de toujours le lire étant donné qu'on l'a?

M. Gobé: Dites-nous qu'est-ce que ça change, oui.

Mme Harel: Oui. L'article 2 du projet de loi n° 23 est amendé par l'insertion, après l'article 158.5 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal proposé, du suivant:

«158.6. La Communauté peut conclure un contrat avec toute personne pour lui confier le dépannage et le remorquage, sur toute partie de son territoire non visée par un règlement pris par le gouvernement en vertu de l'article 12.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports, de tout véhicule accidenté ou de tout véhicule qui obstrue autrement la circulation ou qui présente un danger sur une voie publique.»

Alors, il s'agit donc spécifiquement de véhicule accidenté, de véhicule qui obstrue la circulation ou de véhicule qui présente un danger sur la voie publique. C'est là la modification qui est introduite.

Et je continue: «Dans le cas où est en vigueur un règlement adopté en vertu de l'article 158.5, le contrat visé au premier alinéa ne peut être conclu qu'avec le titulaire d'un permis approprié. Le contrat peut, toutefois, comporter des stipulations qui dérogent aux prescriptions du

règlement adoptées en vertu des paragraphes 7° à 11° du deuxième alinéa de cet article.

«Le dépannage et le remorquage qui font l'objet d'un contrat conclu en vertu du présent article ne peuvent être effectués que par une personne que le contrat autorise.»

Alors, premièrement, le pouvoir de la Communauté urbaine de Montréal n'entrera pas en conflit avec les pouvoirs que possède le ministre des Transports en matière de dépannage et de remorquage des véhicules. Je donne l'exemple du boulevard Métropolitain. Le boulevard Métropolitain, c'est sur le territoire — c'est bien le cas, hein? — de la ville de Montréal, sur l'île de Montréal. Sur le boulevard Métropolitain, c'est donc le règlement du ministère des Transports qui va s'appliquer, qui est un règlement beaucoup plus strict que celui qu'on examine maintenant. C'est un règlement qui introduit l'exclusivité, celui qui est en vigueur au niveau du ministère des Transports. Alors, Métropolitain ou toute autre rue, je pense à Notre-Dame aussi. Non, Notre-Dame...

M. Boyer (Richard): Toutes les rues numérotées, voies provinciales.

Mme Harel: Toutes les voies numérotées. Alors, je sais que c'est depuis 1967 que les opérations de remorquage sont réglementées par le ministère des Transports. Cette implication a fait en sorte de diminuer les problèmes de congestion de la circulation en plus de sécuriser les usagers de la route lors d'incidents ou de panes sur le réseau routier réglementé. Il va de soi que la problématique liée aux courses folles ainsi qu'aux abus des remorqueurs s'en trouve solutionnée par l'exclusivité d'un territoire.

Les impératifs de gestion du ministère nous obligent à accorder une exclusivité complète à une entreprise dans un secteur donné. Cependant, nous comprenons que, dans le cadre d'un réseau routier municipal, l'exclusivité des opérations de remorquage et de dépannage n'est applicable qu'aux interventions nécessaires pour libérer les voies de circulation, laissant ainsi la libre concurrence opérer dans les autres situations.

Alors, ce que nous introduisons, c'est la libre concurrence, sauf lorsqu'il faut libérer des voies de circulation parce qu'un véhicule obstrue la circulation, présente un danger sur la voie publique ou qu'il est un véhicule accidenté. Alors, ça signifie que par exemple quelqu'un, devant sa maison ou sur son — j'allais dire le mot grec — «driveway» — ha, ha, ha! enfin, ce n'est pas terrible, hein, tout à coup, il me manque... enfin! — va pouvoir faire venir le remorqueur de son choix. C'est lorsqu'il y a un impact pour les autres qu'on va appliquer ce que nous proposons aujourd'hui.

M. Gobé: C'est-à-dire?

Mme Harel: C'est-à-dire, lorsqu'il y a un véhicule accidenté qui obstrue la circulation ou qui présente un danger sur la voie publique, il va y avoir application du règlement que la Communauté urbaine va adopter en vertu de la loi que nous allons adopter. Et, s'il n'y a pas une de

ces conditions introduites par l'amendement, ce sera, comme c'est le cas maintenant, la libre concurrence.

Le Président (M. Vallières): Juste une seconde, juste une question de fonctionnement. Je m'aperçois que l'amendement proposé s'inscrit après le 158.5. Alors, pour le bon fonctionnement de nos travaux, peut-être vaudrait-il mieux l'adopter d'abord, travailler sur le 158.5 et procéder par la suite à l'amendement qui vient ajouter le 158.6.

Alors, je peux peut-être répéter ce que je viens d'indiquer. C'est que l'amendement qu'on a ici s'inscrit après 158.5; il devient 158.6. Donc, je pense qu'il vaudrait mieux qu'on puisse débiter par l'adoption de 158.5 et procéder à l'amendement par la suite, question de bon fonctionnement.

M. Sirros: ...M. le Président, parce que j'allais vous suggérer la même chose étant donné que la ministre a dit quelque chose qui est le contraire de la vérité tantôt. Elle a dit que l'amendement qu'elle amène est une réponse aux inquiétudes qui ont été soulevées par l'opposition. Au contraire, c'est la confirmation de nos inquiétudes. Parce que l'article que nous avons devant nous, l'article 2, tel que libellé à l'heure actuelle, sans l'amendement, pour l'essentiel, sauf le 11°, va trouver, je pense, notre accord assez rapidement. Mais la problématique qu'on soulevait, elle est explicitée par l'amendement qu'elle vient de déposer, et c'est justement cet amendement-là qui soulève tout le questionnement qu'on avait dans nos questions.

● (17 h 30) ●

Alors, étant donné qu'on va aborder d'abord l'article tel que libellé puis qu'on va aborder l'amendement par la suite, il garderait ses commentaires pour la suite, pour qu'on puisse voir comment est-ce qu'on réagit tous ensemble sur ce qui est déjà prévu dans le projet de loi qui, si je comprends bien l'article 2 tel que libellé actuellement, sous réserve du 11°, établit ce qui est nécessaire pour qu'une entreprise du remorquage ait un permis. Alors, si je comprends bien le sens de l'article, si on peut le passer en revue, je pense que ça résume ce qu'on disait. Il y a une nécessité de réglementer dans l'industrie afin de civiliser ce qui est aujourd'hui sauvage, ne pas permettre à n'importe qui de s'improviser remorqueur.

Donc, on exige ici que toute personne ait dorénavant un permis approprié. On établit des classes de permis au 2°. On détermine les qualités et les connaissances requises. On détermine les matières d'examen que doit passer toute personne, donc une façon de vérifier ses connaissances. On détermine les motifs de refus de délivrer ou de renouveler un permis. On établit ce qu'on disait tantôt, qu'il fallait faire aussi des catégories de véhicules de dépannage et prévoir les caractéristiques propres à chaque catégorie. On prescrit, par catégorie de véhicules de dépannage, les accessoires, les appareils et les équipements. Mon collègue parlait de levage, etc.. On fixe, selon les catégories de véhicules remorqués, les tarifs, ce qu'on disait qu'il faut faire. On prescrit les obligations qu'un titulaire de permis doit avoir, notamment par rapport à son comportement par rapport à ses clients, on dit: Voici un genre de code

d'éthique, entre guillemets. Et on dit: Voici les livres et les registres et les dossiers que doit tenir un titulaire de permis, au 10°.

Jusqu'à là, aucun problème. Au contraire, je pense qu'on peut dire rapidement à la ministre que nous sommes d'accord. C'est le but visé, de justement mettre de l'ordre dans cette industrie-là, de faire en sorte que ça soit une industrie menée par des professionnels du remorquage avec les équipements appropriés, avec une protection du consommateur par rapport aux tarifs établis, un code d'éthique pour le comportement, etc. Et voilà des conditions préalables à l'obtention du permis et des conditions qu'on doit respecter pour le maintien du permis. Donc, une manière de contrôler également comment ceux qui sont titulaires de permis se comportent par rapport à ça parce qu'il y aura des inspecteurs, etc.

Le 11° peut soulever des questions parce que ça ouvre la porte à toute la question de l'exclusivité dans certaines situations, mais d'une exclusivité pareil, qui va soulever, elle, toutes sortes de questionnements. Alors, je suggère, M. le Président, qu'on puisse, si ça convient à la ministre, procéder à l'adoption article par article ou paragraphe par paragraphe, si vous voulez, de l'article pour qu'on puisse s'entendre tous sur ce sur quoi on est d'accord rapidement et discuter par la suite du pourquoi on diverge d'opinions, en espérant que la ministre va garder l'esprit ouvert parce que je suis certain qu'elle partage l'essentiel des objectifs que nous avons. Et, si on peut procéder ainsi, moi, je suggérerais, M. le Président, qu'on... Ça va faciliter nos travaux.

Le Président (M. Vallières): Oui. On y va de cette façon, Mme la ministre?

Mme Harel: Alors, M. le Président, je vous propose de peut-être mettre aux voix les 10 premiers paragraphes de l'article, qui semblent faire consensus...

M. Sirros: Je suis prêt à faire ça, M. le Président, en autant que la ministre ne...

Mme Harel: ...puis discuter du 11°.

M. Sirros: Ha, ha, ha! C'est ça.

Mme Harel: On va discuter du 11°.

M. Sirros: Se prononcer un petit peu sur cet objectif. En tout cas, je suis prêt à fonctionner comme ça. Articles 1° à 10°, adopté.

Le Président (M. Vallières): Alors, l'article 2, à 158.5, 1er alinéa est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 2° est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 3° est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 4° est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 5° est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 6° est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 7° est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 8° est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): Adopté. L'alinéa 9° est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 10° est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'alinéa 11° maintenant.

M. Sirros: Voilà.

Le Président (M. Vallières): Voilà. On est ouvert aux discussions.

M. Sirros: Alors, M. le Président, la discussion s'enchaîne comme suit, si je comprends bien. À partir du moment où on divise le territoire de la CUM en secteurs pour déterminer toute zone de validité d'un permis, on ouvre donc la porte — et ça vient, par la suite, être précisé avec l'amendement que la ministre nous a déjà annoncé — à l'octroi de permis exclusifs pour des zones, une exclusivité dans des zones. La question de l'exclusivité soulève beaucoup de problèmes et plusieurs problèmes à la fois. Ça soulève des problèmes au niveau de la limitation du choix du consommateur dans ce cas-ci. Ça soulève des questions

de liberté de commerce. Je comprends que la maternité permet beaucoup de choses, mais... Ha, ha, ha! L'expérience de la maternité permet beaucoup de choses, mais quand même!

Mme Harel: Ça permet d'être...

M. Sirros: Mais ça fait un bout de temps déjà que... Ha, ha, ha!

Mme Harel: Ça permet d'être deux, c'est ça qui est extraordinaire.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Alors, je disais qu'à partir du moment où on divise le territoire ça soulève un certain nombre de problèmes. Ça soulève des problèmes au niveau de la restriction de la liberté de choix du consommateur. Ça soulève également des problèmes de la liberté du droit au commerce parce que nécessairement ici, s'il va y avoir des zones exclusives, ça veut dire qu'il y aura un remorqueur attiré pour une zone particulière, par exemple pour certaines heures de pointe ou certaines situations d'urgence que la ministre a dites.

Mais, s'il y a juste un remorqueur, à ce moment-là, on va exiger normalement du remorqueur en question d'avoir plusieurs véhicules de remorquage parce qu'il faut avoir la certitude qu'il va pouvoir répondre à une situation d'urgence. Si un de ses camions, et il a juste un camion, est déjà pris quelque part, on ne pourra pas le retenir parce que, si... Donc, on va exiger de lui qu'il ait un certain nombre de camions de remorquage, ce qui va exclure, de ce fait même, le petit commerçant, en quelque sorte, l'artisan remorqueur, l'artisan dans le sens de quelqu'un qui veut partir son commerce. Il veut aller dans le remorquage, il a un camion de remorquage ou deux, lui, il ne pourra pas avoir accès à ce genre de permis parce que je ne crois pas que quelqu'un va lui accorder une zone exclusivement à son usage s'il n'a qu'un ou deux camions de remorquage.

Donc, on va tout de suite défavoriser les plus petits. On entrave la liberté de commerce qu'on devrait normalement permettre aux gens en encourageant leur entrepreneurship, etc. Ça soulève des problèmes qu'on disait tantôt par rapport à l'impact que ça peut avoir sur des — quand on parle de la liberté de choix du consommateur — contrats qu'ils ont déjà avec les clubs comme le CAA ou les concessionnaires, etc., parce que ces contrats-là ne seront pas exerçables dans ces conditions-là.

Et, vraiment, si l'objectif qu'on recherche, c'est d'assainir la situation dans l'industrie du remorquage, il me semble qu'avec les paragraphes 1° à 10° on le fait. On établit qui peut être remorqueur, qu'est-ce qu'il doit faire pour être remorqueur, les conditions qu'il doit respecter, etc.. Et, de ce fait même aussi, on règle la question des courses folles, à mon point de vue, parce que, à partir du moment où quelqu'un a un permis, pour le maintenir, il faut qu'il respecte un certain comportement. S'il ne respecte

pas le comportement — et c'est prévu dans les alinéas 1° à 10° — il va perdre son permis.

Donc, à partir du moment où on crée une catégorie de professionnels du remorquage, on les tient à un certain comportement professionnel également. Donc, si on trouve qu'ils sont impliqués dans des courses folles, des choses comme ça, bien c'est facile, on enlève leur permis. Ils perdent leur permis, ils perdent leur droit de travailler, puis là le policier a un vrai instrument de contrôle par rapport à celui qui arrive sur les lieux d'un accident, la vignette qui dit que c'est un remorqueur agréé par la Communauté urbaine de Montréal.

Et c'est dans ce sens-là que je pense que, si on peut arrêter au 10° et ne pas procéder avec l'amendement, parce que l'amendement vient expliciter comment ce système d'octroi de zones exclusives va opérer, bien là on pourrait rapidement passer au projet de loi puis ça sera fait dans les 20 prochaines minutes. Et, indépendamment du temps que ça peut nous prendre, je suis convaincu que ça va être un pas en avant important et bien pour l'ensemble de nos concitoyens, sans alourdir le fardeau de la réglementation au-delà de ce qui est essentiel et nécessaire pour protéger le consommateur et voir au bon fonctionnement des choses. Et, comme je sais que le gouvernement est préoccupé supposément par la déréglementation, bien il me semble que ça serait quelque chose à faire, de ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire.

• (17 h 40) •

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de Laurier-Dorion. Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, M. le Président, à juste titre, le gouvernement est préoccupé par un objectif d'assainissement de cette industrie du remorquage, et je comprends que les dispositions que nous avons adoptées nous permettent notamment de corriger des situations complètement aberrantes. Je pense, entre autres, au fait que, selon l'Association des professionnels du dépannage du Québec, et je lis — qui appuie entièrement le plan de la CUM pour civiliser le remorquage — «60 % de l'industrie du remorquage serait au noir et bon nombre de compagnies s'équiperait avec du matériel volé».

Je ne sais pas si vous avez vu dans le dossier de presse que je vous ai remis... Je vous invite à lire un calendrier qui fait peur, c'est le calendrier intitulé *La série noire de l'an dernier*. Alors, cette série noire, elle débute dans une année, à Laval, 8 janvier: une dépanneuse d'un entrepreneur indépendant de Vimont est soufflée par une bombe devant son domicile; 21 septembre: un cocktail Molotov détruit une dépanneuse de Carrosserie Lessard stationnée devant la résidence du conducteur dans le district de Vimont; 20 octobre: deuxième attentat au même endroit contre une dépanneuse de Carrosserie Lessard; 23 octobre: dépanneuse du Service routier Laval plus explose devant le domicile du conducteur dans ce quartier de Chomedey; 12 novembre: deux dépanneuses de la compagnie Fleetwood sont visées par un attentat dans le quartier Chomedey; 26 novembre: deux autres dépanneuses du Service routier Laval, garées à l'intérieur d'un garage à Duvernay, sont

détruites par les flammes; 16 avril: un cocktail Molotov détruit le véhicule d'un exploitant indépendant dans le quartier Rosemont; 8 août: dépanneuse d'un autre indépendant incendiée à Verdun; 20 août: nouvel attentat contre un indépendant de Verdun; 24 septembre, et ainsi de suite. Il y en a, il y en a, il y en a. Ça fait peur, hein?

Alors, ce que je vais proposer, M. le Président, c'est que nous retirions le paragraphe 11° de l'article 158.5 introduit par l'article 2.

M. Sirros: Excellent, M. le Président. On y...

Le Président (M. Vallières): Alors, il faudrait, le libellé, l'écrire, s'il vous plaît. Alors, on pourrait suspendre temporairement...

M. Sirros: Mais il ne faudrait pas continuer non plus avec l'amendement. C'est ça qu'on va voir.

Le Président (M. Vallières): Oui. Alors, on va suspendre temporairement le paragraphe 11°.

M. Sirros: Oui. C'est ça.

Le Président (M. Vallières): Ce qui nous amènerait à l'amendement qui a été proposé par la ministre à 158.6...

M. Gobé: On va l'adopter d'abord... O.K.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Vallières): L'amendement est adopté?

M. Sirros: L'amendement de retrait.

M. Gobé: Le retrait du 11°, c'est ça?

Le Président (M. Vallières): On attend le libellé, là.

M. Gobé: O.K.

Le Président (M. Vallières): On l'a suspendu.

M. Gobé: Non. Je pensais que c'était ça. D'accord.

Le Président (M. Vallières): Non, mais on va l'adopter dès qu'on l'aura par écrit.

M. Sirros: J'espère, M. le Président, que ce n'est pas une astuce, ici. Parce que, si on retire le 11°, à mon point de vue, le 11° mettrait la table, en quelque sorte, pour l'amendement qui suit; alors voilà. Parce que l'essentiel, c'est l'amendement qui suit pour...

Mme Harel: Mais l'amendement qui suit, c'est sur tout le territoire. Il n'y a pas de zone. C'est sur tout le territoire, et ce n'est pas en fonction...

M. Sirros: Ce n'est pas sur tout le territoire, c'est «toute partie de son territoire».

Mme Harel: ...d'avoir une délimitation.

Le Président (M. Vallières): S'il vous plaît, Mme la ministre...

Mme Harel: Excusez-moi.

Le Président (M. Vallières): On va peut-être essayer de se comprendre. Mme la ministre.

Mme Harel: Écoutez, l'amendement que j'ai introduit tantôt sur lequel on revient maintenant, M. le Président...

Le Président (M. Vallières): Absolument, à 158.6.

Mme Harel: C'est un amendement qui n'est en rien associé à une délimitation de zone. Non, du tout. En fait, ce que ça dit, c'est: Où que ce soit sur le territoire de l'île, s'il y a un danger sur une voie publique d'un véhicule qui obstrue la circulation, qui est accidenté, alors là c'est un remorquage. La Communauté peut conclure un contrat avec toute personne pour lui confier le dépannage et le remorquage, sur toute partie de son territoire...

M. Sirros: C'est ça, attention.

Mme Harel: ...lorsqu'il s'agit d'un véhicule accidenté ou de tout véhicule qui obstrue autrement la circulation et qui présente un danger sur une voie publique. Et, dans tous les autres cas, un véhicule qui ne part pas, qui n'obstrue pas... Vous savez, ça peut être un véhicule qui est sur l'accotement, qui est à côté d'un trottoir. La personne, elle s'en va sur le trottoir, à côté plutôt, l'accotement d'une rue, puis là elle attend, elle fait venir son propre remorqueur. Mais, si son auto obstrue, est un danger, est accidentée... Accidentée, là, ça veut dire... Qu'est-ce que ça veut dire, «accidentée»? Peut-être qu'on devrait poser la question pour être sûr de la définition.

Le Président (M. Vallières): M. Boyer? On peut faire appel à M. Boyer, oui. M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Ce qu'on vise, c'est les véhicules qui sont accidentés qui ne peuvent plus bouger, qui obstruent et qu'on doit déplacer de la voie publique.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. le député de LaFontaine.

Mme Harel: Qui est immobilisé. Est-ce qu'on ne serait pas mieux d'utiliser le mot «immobilisés»?

M. Gobé: Mais, de toute façon, s'il est accidenté, il est immobilisé, hein? C'est... Oui, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Ça peut peut-être se déplacer pareil. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Mme la ministre, avec ce que vous venez de faire là, ça introduit de manière plus intéressante l'amendement, mais ce qui reste à définir maintenant, c'est la notion de contrat. C'est-à-dire, est-ce qu'on doit comprendre que tous les gens qui auraient le permis, donc la qualification telle qu'on l'a adoptée jusqu'à 10^e, pourraient être appelés par la CUM pour faire un remorquage? Est-ce que c'est ça que ça veut dire ou est-ce que la CUM va devoir aller en appel d'offres public, général en déposant un cahier de charges et demander aux gens qui remplissent ces conditions-là de s'inscrire d'une manière particulière pour être sur une liste d'appel? Ou est-ce qu'on va donner une exclusivité par soumission publique à un groupe pour faire ce service-là? Il y a trois possibilités.

M. Sirros: Si mon collègue le permet, M. le Président, avant que la ministre...

Le Président (M. Vallières): Là, il faudrait peut-être prendre note des questions parce que peut-être que Mme la ministre en aura quelques-unes.

M. Sirros: Bien, justement, peut-être qu'avant que la ministre réponde et si mon collègue...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion. Il y a M. le député de Montmagny-L'Islet qui m'a demandé la parole également.

M. Sirros: Si mon collègue me permet, M. le Président, en toute bonne foi, je pense que l'amendement que nous avons ici ne règle pas du tout la question de l'exclusivité; au contraire, ça la permet. Parce que je veux dire deux choses à la ministre. Si on le lit, on dit que la Communauté...

(Consultation)

M. Sirros: Oui, «la Communauté peut conclure un contrat avec toute personne pour lui confier le dépannage et le remorquage, sur toute partie de son territoire non visée par le règlement prévu par le gouvernement». Ça, c'est le ministère des Transports, etc. C'est ça. Ça, ça veut dire...

(Consultation)

M. Gobé: Il faudrait que l'ensemble des gens qui ont un permis, les contrats soient ad hoc, sur appel comme une...

M. Sirros: Non, non.

Mme Harel: L'essentiel de ce qui est recherché est ceci: le permis qui va être octroyé en vertu des dispositions

de 158.5 l'est pour tout le territoire de la CUM, alors que le contrat passé entre la Communauté et un remorqueur l'est dans des cas d'urgence seulement.

Une voix: Exclusive.

Mme Harel: Exclusive. Dans des cas d'urgence... Et donc il va y avoir un appel... toutes les règles, un appel de proposition. Les règles habituelles pour des contrats vont avoir lieu, ils ne donneront pas ça autrement que de manière discrétionnaire. Ils vont donner ça dans les règles, mais ça va être pour des situations d'urgence. Alors, c'est pour ça que je voudrais que l'on retire les mots «de tout véhicule accidenté» parce que ça, ça ouvre très large la porte. C'est comme si, excusez-moi, un «bumper», là... puis ça allait donner ouverture. Alors que, si on dit «tout véhicule qui obstrue la circulation ou qui présente un danger sur une voie publique», ça se peut qu'il ne soit même pas accidenté, le véhicule. Mais, pour toutes sortes de raisons, il n'est pas accidenté, mais il est en panne puis il est en plein milieu de la rue Sherbrooke.

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Vallières): Très bien. Alors, il y aurait un sous-amendement de préparé. Il faudrait peut-être penser à en préparer un second, Mme la ministre, puisqu'on réfère à l'autre paragraphe, «7° à 11°». On fait allusion à 11° dans l'autre, et il faudrait peut-être prévoir...

Mme Harel: Oui, oui, oui. Ça va être «7° à 10°». Oui, oui.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: La question que j'aurais à ce moment-là, c'est: À partir du moment, Mme la ministre, où tous les remorqueurs sont des remorqueurs attitrés, agréés, quelle est la nécessité d'avoir des contrats spécifiques avec un de ces remorqueurs agréés pour des situations d'urgence? Et comment est-ce que vous allez répondre à ce moment-là au problème que je soulevais tantôt, par exemple... Parce que, ici, on peut penser, si on est pratico-pratique, à des situations, par exemple des problèmes qui se pointent à l'heure de pointe. Pourquoi ne pas simplement autoriser les autorités à avoir recours... permettre à n'importe quel remorqueur agréé d'intervenir sur les lieux?

Parce que là vous allez créer le problème — quoique j'admette que vous venez de le restreindre un peu — que je soulevais tantôt: Moi, je suis un remorqueur, j'ai un véhicule de remorquage, j'essaie de gagner ma vie puis de nourrir ma famille, mais je ne pourrai pas être retenu. Je suis certain que je ne pourrai pas être retenu parce que les critères doivent être normalement que, sur un territoire donné, il va falloir que je puisse répondre avec plus qu'un véhicule. Alors, là, vous allez me forcer ou m'inciter à me joindre à une plus grande compagnie en devenant soit leur chauffeur ou en vendant ma remorque. Vous ne me mettez pas sur le même pied que l'autre. Vous me limitez dans ma

possibilité de faire des affaires puis de grandir, etc., et dès le départ, vous dites: Celui qui a plus de possibilités est plus avantage.

Mme Harel: C'est parce qu'on ne met pas sur le même pied, vous avez raison, on ne met pas sur le même pied la liberté de commerce puis la sécurité du public. On pense qu'il y en a un qui prime sur l'autre et...

M. Sirros: Oui. Ça, j'en conviens aussi.

Mme Harel: ...c'est la sécurité du public qui prime sur la liberté de commerce.

M. Sirros: Mais c'est pour ça que je vous dis: Pourquoi ne pas...

Mme Harel: Parce que, si, sur la rue, je ne sais pas, avenue du Parc, par exemple, si, sur avenue du Parc, il y a un véhicule qui obstrue la circulation et qui présente un danger et que c'est sur les ondes puis qu'il y a trois dépanneuses qui arrivent, bien ça augmente le danger.

M. Sirros: Non, mais on vient de régler la grande partie de ce problème-là parce qu'on vient de réglementer qui peut être remorqueur. Ce n'est pas n'importe qui et, s'il sait que, s'il agit d'une façon non professionnelle, il va voir son permis enlevé, il reste l'argument de savoir comment est-ce qu'on va choisir à l'intérieur de tout ça et qui va l'appeler. Parce que, encore une fois, moi, je suis sur l'avenue du Parc, je suis un citoyen responsable, je vois que j'obstrue la circulation, et, comme je vous dis, j'ai un cellulaire dans ma voiture. J'appelle tout de suite le CAA parce que je veux sortir de là. Et là vous me dites, avec ça, ici, que je ne pourrai plus faire ça.

Mme Harel: Non, vous ne pouvez pas faire ça parce que le CAA peut arriver bien après ou peut-être pas. Ça dépendra. Si le CAA veut soumissionner, il soumissionnera, mais il satisfera, à ce moment-là, les exigences du contrat. C'est bien écrit «sur toute partie de son territoire». Alors, je comprends qu'il n'y en aura pas un seul, il va y en avoir de manière à ce qu'il y ait des parties de territoire...

M. Sirros: J'imagine que ça va être par les postes de police, par exemple. J'imagine que ça va correspondre à des districts de police.

Mme Harel: C'est une question d'urgence, vous savez. Question d'urgence.

M. Sirros: Est-ce qu'on définit l'urgence, les heures?

Mme Harel: Mais je comprends aussi que le remorqueur, dans ces cas d'urgence, ne pourra pas aller chez un dépanneur. Il va devoir le garder, et il le garde, et sa garde doit être diligente et, à ce moment-là, il ne peut pas aller chez un réparateur.

M. Sirros: Non, ce n'est pas vrai.

Mme Harel: C'est ça, oui. C'est ça qui...

M. Sirros: Ça, c'est vrai dans la situation où la personne est amenée à l'hôpital puis qu'il n'y a pas de conducteur. Si le conducteur du véhicule est hospitalisé puis il n'y a personne pour prendre soin du véhicule, c'est vrai, ce que vous dites. Mais, si ce n'est pas le cas, il peut l'amener à un garage.

M. Gobé: Le propriétaire va lui demander où aller.

M. Sirros: C'est ça.

Mme Harel: Il va l'amener où le conducteur veut le... Mais c'est toujours la même chose. C'est comme la curatelle publique. Je veux dire, c'est à défaut d'avoir à disposer de soi-même. Alors, si le propriétaire peut disposer de son véhicule, ça va. Mais, s'il préfère, parce qu'il est membre du CAA, comme vous sans doute, comme moi, en tout cas qui l'étais jusqu'à il y a quelques années...

M. Gobé: Votre chauffeur est membre du CAA.

Mme Harel: ...mais je l'ai été tout le temps où j'ai conduit... Alors, si, pour justement que ça ne lui coûte rien, il attend que le CAA arrive et que ça a des incidences sur la dangerosité de l'obstruction que son véhicule cause, alors non, on met au-dessus de son intérêt à lui celui du public en général.

M. Sirros: Mme la ministre, qui va déclencher l'appel?

Une voix: Le policier.

Mme Harel: Le policier.

M. Sirros: Et le policier va arriver sur les lieux d'un accident probablement après celui qui est déjà impliqué dans l'accident, n'est-ce pas?

Mme Harel: Bien, c'est-à-dire...

M. Sirros: Tout ce que je veux vous faire remarquer et comprendre...

Mme Harel: ...après l'accidenté.

M. Sirros: Voilà.

Mme Harel: Oui, mais pas nécessairement après le remorqueur que l'accidenté veut faire venir parce que ça lui coûte moins cher que celui qui viendrait.

M. Sirros: Mme la ministre, tout ce que je veux dire, c'est parce que là...

Mme Harel: C'est le problème. Ce n'est pas parce qu'il est accidenté puis qu'il appelle le CAA que le CAA va pouvoir immédiatement lui livrer le service qu'il souhaite. Mettons, vous prenez l'exemple: vous prenez votre cellulaire, vous appelez, puis là le CAA dit: Où vous êtes? Alors, on dit: En plein milieu de la rue. Et le CAA va dire: Bien, écoutez, je termine quelque chose puis j'arrive.

M. Sirros: Qu'est-ce qui arrive s'il fait cet appel-là puis que le CAA arrive avant celui que la police a appelé et qu'il peut plus facilement...

Mme Harel: Le CAA n'ira pas dans ce contexte-là...

M. Sirros: ...et plus rapidement libérer la voie de la dangerosité dont on se préoccupe et à juste titre.

Mme Harel: ...s'il n'a pas le contrat. Il ira s'il a le contrat, il ne perdra pas son temps. Ils n'arriveront pas quatre, cinq sur l'avenue du Parc pour essayer de dépanner.

M. Sirros: Et comment est-ce qu'on va définir la situation d'urgence?

Mme Harel: Habituellement, c'est par le contrat. Le contrat va définir....

M. Gobé: ...le vrai cahier de charges.

M. Sirros: Et c'est une question très pertinente parce que...

Mme Harel: ...les situations d'urgence. Il faut obstruer la circulation ou que l'auto présente un danger.

M. Sirros: Mais, Mme la ministre, regardez. Soyons pratiques. J'ai un accident sur l'avenue du Parc, pour prendre votre exemple. J'appelle le CAA. Je lui dis: Venez me dépanner, ma voiture est immobilisée. Comment est-ce que le CAA va savoir s'il peut ou ne peut pas venir? Il va me dire: Est-ce que c'est une situation d'urgence? Je ne sais pas, moi. Bloquez-vous la route? Oui et non. Non, il y a une petite file en arrière, mais non, vous pouvez venir. Comment est-ce qu'ils vont savoir s'ils peuvent venir ou non? Est-ce que vous allez dire, par exemple: Entre — je ne sais pas, moi — 7 heures et 9 heures, c'est le temps où ça s'applique? Ça s'applique-tu à toute heure de la journée? Ça s'applique sur certaines routes? Comment est-ce que...

Mme Harel: Quand un véhicule obstrue la circulation ou présente un danger sur une voie publique, il y a toujours un policier.

M. Sirros: Non, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai. Mais, Mme la ministre, honnêtement, ici, non, ce n'est pas vrai. Le policier arrive à un moment donné. Le policier,

ça peut prendre 10 minutes avant d'arriver. Tu sais, j'imagine qu'il va aller courir dans des endroits où c'est urgent. Il est appelé, il y a des morts, des blessés, des voleurs, je ne sais pas trop quoi. Il peut y avoir un accident, un petit accrochage qui immobilise deux voitures. Ça bloque la circulation puis c'est une urgence. Ça dépend de quel côté on se place. Celui qui veut arriver à son emploi dans cinq minutes, pour lui, c'est une urgence.

Mme Harel: De toute façon, c'est le policier qui va appliquer, n'est-ce pas...

M. Gobé: Les policiers.

Mme Harel: C'est le policier, c'est certain. Le policier, lui, va avoir le pouvoir d'émettre des infractions si tant est qu'il y ait matière à infraction.

M. Sirros: D'accord. Mais la question demeure entière, et j'insiste non pas pour être désagréable, mais parce que je ne comprends vraiment pas comment ça va fonctionner. Regardez, encore une fois juste pour la question...

Mme Harel: Vous appelez le CAA, ils viennent, n'est-ce pas?

● (18 heures) ●

M. Sirros: O.K. Ils viennent.

Mme Harel: Ils viennent et puis ils vous dépannent et puis...

M. Sirros: Mais, entre-temps, le policier est arrivé puis, lui, avant que la remorque arrive, il appelle l'autre. Là, le CAA arrive sur les lieux, le policier arrive sur les lieux, le policier dit au CAA: Non, ce n'est pas toi. Qu'est-ce qu'on a réglé, là?

Mme Harel: Mais, quand le policier va arriver, la première chose qu'il va faire, il va aller vous parler.

Le Président (M. Vallières): Il y a M. Boyer qui, peut-être, peut nous éclairer, mais je vous rappelle que là...

M. Sirros: Oui, puis il va trouver que j'ai appelé le CAA...

Mme Harel: Vous allez dire: J'ai fait venir CAA.

M. Sirros: Et le CAA vient.

Le Président (M. Vallières): Je vous rappelle aussi qu'il est 18 heures. Donc, je pense que M. Boyer, peut-être, de façon rapide, pourrait, avec le consentement de la commission, nous donner un éclaircissement. M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Si je peux me permettre, là... Si on voit le film: l'accident survient, les dépanneuses vont arriver et généralement la police va arriver après les

dépanneuses. Si on convient de ça, l'idée est la suivante. C'est que, si dans une zone, avec l'amendement proposé, on a la possibilité d'avoir un dépanneur qui va être autorisé à prendre le contrat, les trois dépanneurs qui ont coursé pour arriver premier, deuxième, troisième, ils ont coursé pour rien. Et là on a fait un gain. Parce que le policier, quand il va arriver — après les dépanneurs, c'est sûr — il va pouvoir éliminer ceux qui ne sont pas retenus par contrat. Et donc, dans ce contexte-là, il n'y a plus intérêt, pour ceux qui n'ont pas de contrat dans la zone, à courir. Comment le CAA va répondre à ça, ou autre club...

M. Sirros: Ils vont dire: On ne vient pas.

M. Boyer (Richard): C'est évident.

M. Sirros: À quel moment? Parce que, là, on parle juste des urgences.

M. Boyer (Richard): Mais je veux juste amener un élément sur le final. Si on considérait les accidents, on parle de 38 000 remorquages. Quand on regarde ce que le remorquage... Juste un groupe, le CAA — et je n'ai aucun chiffre sur les autres groupes comme La Capitale — pendant la même période, fait 500 000 remorquages. Ils ne sont pas de toute façon dans cette catégorie de remorquage là, ils font le dépannage et ils n'interviennent pas en situation d'urgence.

M. Sirros: Ma question est tout simplement de savoir c'est quoi, une situation d'urgence, puis qui va la définir, parce que, sinon, le CAA ne viendra jamais à ce moment-là parce qu'il ne sait pas si la police va venir puis appeler l'autre puis s'il est autorisé à le faire. En tout cas, je constate qu'on ne peut pas continuer plus loin, là, mais...

Le Président (M. Vallières): Nous pourrions continuer d'en débattre à 20 heures, puisque nous... À 20 h 30. Alors, la commission suspend donc ses travaux jusqu'à 20 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 3)

(Reprise à 21 h 14)

La Présidente (Mme Robert): Ça va; là, c'est vrai, je commence. Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement du territoire ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 23, Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal. Alors, nous avons laissé à 6 heures, c'est ça, nous en étions...

M. Sirros: Mme la Présidente, quelle heure vous avez dit, 6 heures?

La Présidente (Mme Robert): À 18 heures, excusez-moi.

M. Sirros: Ah! pour reprendre à quelle heure?

M. Gobé: À 20 heures.

La Présidente (Mme Robert): Non, c'était...

M. Gobé: À 20 h 30, c'était, hein?

La Présidente (Mme Robert): Vous êtes en train de me faire oublier ce que j'étais en train de dire. Nous en étions à...

M. Sirros: Ah bon! O.K. Préparez-vous. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Robert): ...l'adoption de l'amendement 1 de l'article 2. Ha, ha, ha! C'est l'amendement que vous avez, là, écrit à la main.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Robert): Bien, je pensais qu'on était rendu à l'adoption. Ce n'était pas terminé, la discussion?

M. Sirros: Non, non. On s'était laissé, si ma mémoire est bonne, Mme la Présidente, avec une interrogation que j'avais quant à la définition de l'urgence, comment est-ce qu'on encadrait, c'était quoi, une urgence. Est-ce qu'on la définit selon les heures de pointe? Est-ce qu'on la définit selon le bon jugement de je ne sais pas trop qui, du goût des personnes en cause...

M. Gobé: Du gendarme.

M. Sirros: ...du gendarme, quand il va arriver? En tout cas, je suis convaincu que, étant donné que la ministre était en Comité de législation pendant qu'on était ici, elle travaillait sur des amendements pour le projet de loi qu'on était supposé de regarder ici à partir de 20 h 30. Donc, on pourrait comprendre, à ce moment-là, ce retard. Alors, je m'attends à ce qu'il y ait des amendements sur lesquels elle a travaillé.

Mme Harel: Pas sur le projet de loi n° 23.

M. Sirros: Non? Vous n'avez pas travaillé sur le projet de loi n° 23?

M. Gobé: C'est l'assurance-médicaments.

Mme Harel: Nous avons des amendements, effectivement, mais nous en avons déposé un. Il y a d'autres amendements de concordance.

M. Sirros: Il n'y a pas d'amendement sur l'amendement? Vous le maintenez tel quel?

Mme Harel: Seulement de la concordance.

M. Sirros: Vous le maintenez tel quel, là, au niveau de l'urgence?

(Consultation)

La Présidente (Mme Robert): Bon, c'est ça. Si vous vous souvenez bien, c'est que l'amendement 1 de l'article 2 avait été suspendu pour donner le temps de le rédiger, parce que la discussion avait été...

M. Sirros: Oui, oui.

La Présidente (Mme Robert): Alors, là, il est rédigé. Vous l'avez devant vous?

M. Sirros: O.K.

La Présidente (Mme Robert): Alors, est-ce que vous êtes prêts à l'adopter?

M. Sirros: Voilà. Bien, la question que j'avais à la ministre, en tout sérieux...

Mme Harel: Je voudrais juste m'assurer, Mme la Présidente, que les membres de la commission ont le nouveau projet d'amendement.

La Présidente (Mme Robert): Oui.

M. Gobé: Oui, que vous avez écrit à la main, Mme la ministre?

Mme Harel: Celui qui, notamment, modifie et qui biffe, plutôt, les mots «accidenté»...

La Présidente (Mme Robert): Non, ça, ce n'est pas de ça que je parle. Ça, c'est celui qu'on avait suspendu...

Une voix: ...amendement 2.

M. Sirros: Non.

M. Gobé: On ne l'a pas eu, celui-là.

La Présidente (Mme Robert): ...alors j'y revenais au départ. Ça, c'est le retrait, c'est ça? Ensuite, j'en parlerai. C'est plus loin, ça.

Mme Harel: C'est le retrait du paragraphe 11°, hein?

La Présidente (Mme Robert): Oui, après. Oui, ça, je n'ai pas abordé ça. Pour le moment, c'est l'amendement 1 à l'article 2.

Mme Harel: Donc, le retrait du paragraphe 11°.

La Présidente (Mme Robert): C'est ça... Non, ce n'est pas ça non plus. C'est:

1° par le remplacement, dans le paragraphe 1° du deuxième alinéa, de «toute partie du territoire de la Communauté que le règlement — mon Dieu, j'ai de la difficulté à lire cette écriture — détermine en vertu du paragraphe 11°» par les mots «son territoire» — c'est-à-dire enlever ça pour mettre «territoire» à la place;

2° par la suppression du paragraphe 11° — d'accord, vous avez raison, nous y arrivons — du deuxième alinéa.

Alors, ça va pour l'adoption?

M. Gobé: Pour celui-là, je pense qu'on était correct.

M. Sirros: Oui, je pense que oui.

M. Gobé: Celui-là, oui, celui-là, on n'avait pas de problème avec.

La Présidente (Mme Robert): Oui, c'est ce qui me semblait, oui.

M. Gobé: On n'avait pas fini, mais je pense que l'essentiel a été dit.

M. Sirros: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Alors, adopté?

M. Gobé: Oui, oui, oui, tout à fait, oui.

La Présidente (Mme Robert): Maintenant, nous avons commencé à discuter au niveau de l'article 2, toujours, dans le 158.6, il était question de retrait de «tout véhicule accidenté»... bien, «accidenté ou de leur véhicule», enfin, ce qui ferait «de tout véhicule qui obstrue la circulation».

Mme Harel: C'est-à-dire que, Mme la Présidente, écoutez, nous avons simplement retiré la rédaction de cet amendement et nous en avons déposé un nouveau.

La Présidente (Mme Robert): Donc, on fait le retrait.

Mme Harel: Oui, voilà.

La Présidente (Mme Robert): Pour concordance.

Mme Harel: Voilà. Est-ce qu'on retire?

La Présidente (Mme Robert): Voilà. On retire, c'est ça, pour retirer...

Mme Harel: L'article 2, l'amendement, qui est un nouvel article 158.6...

La Présidente (Mme Robert): Et voilà.

Mme Harel: ...est retiré et un nouvel amendement à l'article 2, c'est-à-dire un nouvel article 158.6 est déposé.

La Présidente (Mme Robert): Voilà.

● (21 h 20) ●

Mme Harel: Voilà.

M. Gobé: ...est barré?

M. Sirros: O.K., on le barre puis on prétend que c'est ça. O.K.. On barre «de tout véhicule accidenté» et le mot «autrement».

La Présidente (Mme Robert): «Accidenté ou de tout véhicule».

Mme Harel: C'est ça.

M. Sirros: C'est ça?

La Présidente (Mme Robert): Oui, c'est ça.

Mme Harel: Et, au deuxième paragraphe, on remplace le 11° par le 10°.

La Présidente (Mme Robert): Voilà.

Mme Harel: Alors, ça se lit, au premier paragraphe: «...de tout véhicule qui obstrue la circulation ou qui présente un danger sur une voie publique.»

M. Sirros: O.K. Alors, là, j'aurais une question pour reprendre un peu la discussion qu'on avait commencée. Là, on a un amendement qui fait en sorte que la CUM va pouvoir conclure une entente exclusive avec une compagnie de remorquage qui va avoir l'exclusivité pour remorquer des véhicules qui obstruent la circulation, n'est-ce pas? C'est ce qu'on fait. Alors, c'est très large. C'est très vaste, finalement. Tout véhicule qui obstrue la circulation, quand il est en panne ou accidenté, ne peut être remorqué que par celui qui aura le contrat.

Mme Harel: C'est bien ça.

M. Sirros: Donc, on est retourné à la case départ où on a des zones exclusives sur, finalement, le territoire de la CUM, en tout ou en partie. Rien n'est défini ici, ni les artères ni les situations d'urgence. Donc, c'est très large. En fait, tel que rédigé, ça va venir donner de l'exclusivité au remorquage et mettre de côté tous ceux qui n'auront pas un contrat d'exclusivité parce que tout véhicule qui arrête sur une voie de circulation obstrue. Oui, oui.

Mme Harel: Non, parce qu'un véhicule peut arrêter et s'accoter le long d'un trottoir ou le long...

M. Sirros: Oui, mais prenons l'avenue du Parc, qu'on disait. Il y a, d'un côté, des voitures qui sont stationnées, il y a une voie ouverte puis deux autres dans

l'autre sens. Un véhicule tombe en panne dans la voie qui est ouverte, ça force les véhicules à le contourner. Il obstrue la circulation. Ça peut arriver à n'importe quel moment de la journée. La définition d'obstruction va s'appliquer. Donc, sur l'avenue du Parc ou toutes les autres rues où un conducteur est obligé de faire un genre de détour pour dévier de son chemin normal, il va trouver une voiture qui obstrue sa circulation, donc ce territoire est sujet à ce contrat exclusif.

Mme Harel: Je vais vous dire, Mme la Présidente...

M. Sirros: J'essaie de comprendre, Mme la Présidente...

Mme Harel: Oui. Je vais vous dire, Mme la Présidente, il n'y a pas de prétention, de ce côté-ci de la table de la commission parlementaire, d'être, disons, capable de trouver la solution parfaite, la solution idéale.

M. Sirros: Non, non, non.

Mme Harel: On sait seulement, cependant, qu'il y a un gros problème. Alors, il y a des gens qui, depuis deux ans — j'ai des lettres, ici, qui étaient adressées à mon prédécesseur — réclament d'assainir cette industrie du remorquage. Et ce sont là des personnes qui se sont levés les manches, qui ont participé à un groupe de travail et qui nous ont fait des recommandations. Elles sont allées voir ce qui se passait ailleurs. Elles ont eu l'appui du milieu municipal à l'unanimité de l'île de Montréal, parce que, au début des années quatre-vingt-dix, le RCM voulait le faire au niveau de la ville. Par la suite, M. Bourque avait dit qu'il le ferait au niveau de la ville. Ensuite, la ville a dit: Non, il faut le faire au niveau de la CUM, et toute la CUM a dit: Oui, on va le faire.

Ils se sont réunis. Ils ont aménagé un dispositif d'ordre public pour que l'intérêt public soit sauf. Et là il n'y a pas de vertu, non plus, nulle part. Alors, on en a discuté, on a fait les accommodements puis les changements qui, je pense, étaient nécessaires, notamment, dès qu'il n'y a pas d'urgence en la matière, il n'y a pas lieu de donner ça à contrat exclusif. Alors, il n'y a pas d'urgence, c'est-à-dire ça n'obstrue pas et ça ne présente pas un danger. Alors, si c'est le cas, c'est le choix, la libre concurrence qui joue. On a donc un territoire, l'île, où est-ce que, sans ces deux motifs, obstruer la circulation et présenter un danger public, sans ces deux motifs-là, c'est la libre concurrence. Mais, dès qu'il y a ces deux motifs-là, c'est donc le contrat qui prévaut, de façon à s'assurer que l'intérêt public prédomine, n'est-ce pas?

Alors, pour le reste, Mme la Présidente, je ne peux pas en dire plus, là, parce que c'est quand même des essais-erreurs. J'ai beaucoup aimé, moi, M. Boyer, qui ne prétendait pas avoir la solution idéale mais qui était convaincu par ailleurs que valait mieux une solution comme celle-là que le free-for-all qui existe maintenant. Alors, c'est un équilibre, un juste équilibre. Il y a...

M. Sirros: Moi, je trouve, Mme la Présidente, que la ministre déforme l'équilibre. L'équilibre aurait été de dire ce que le projet de loi initial disait sans le paragraphe 11°, c'est-à-dire mettre de l'ordre dans l'industrie, l'assainir, comme dit la ministre, la réglementer. Mais là elle vient de faire un pas de plus, ici.

Pourquoi on ne pourrait pas donner une chance à la réglementation de l'industrie de fonctionner, voir si ça règle le problème du free-for-all que décrit la ministre et nous aussi en réglementant l'industrie, et, si besoin est, d'aller plus loin puis donner des contrats d'exclusivité? Parce qu'un contrat d'exclusivité, ça peut aussi être sujet à toutes sortes d'abus au niveau de...

En tout cas, je ne veux pas entrer dans ça. Mais on pourrait faire ça comme ça. Personne ne cherche la solution idéale, ça n'existe pas. Mais, à partir du moment où on réglemente l'industrie, on met les balises puis les barèmes au niveau des tarifs, au niveau des genres d'équipements, la formation, etc., pourquoi ne pas donner une occasion au système de fonctionner? Puis, si jamais on revient dans un an puis on nous dit: Non, il y a toujours des immenses problèmes puis ça n'a rien réglé, peut-être qu'on pourra ajuster, à ce moment-là, en fonction de ça. Mais, en tout cas...

Mme Harel: Parce qu'on l'a bien dit aujourd'hui. Il y a deux ordres de problèmes. Il y a assainir l'industrie...

M. Sirros: Ce qu'on règle par la réglementation.

Mme Harel: ...et puis, une fois qu'elle est assainie et qu'il y a des permis et puis il n'y a plus le travail au noir comme on voit maintenant puis du matériel volé, il faut aussi être capable d'ordonner le fait que tous ces remorqueurs exemplaires que nous aurons avec l'application réglementaire n'arrivent pas tous en même temps pour se...

M. Sirros: Mais c'est ça. Mais, une fois que...

Mme Harel: ...séparer une partie du char. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Harel: Ça veut dire...

M. Sirros: Oui, c'est ça, exactement.

Mme Harel: ...en autant que ça obstrue puis qu'il y a danger, c'est dans ces circonstances-là seulement qu'on dit: Bon, il doit y avoir à ce moment-là vraiment une considération qui est autre et qui est celle de l'efficacité, l'efficience et la rapidité.

M. Sirros: Mais, vous voyez, Mme la Présidente, c'est parce que jamais on ne nous a dit que le problème qu'on essayait de régler, c'était l'obstruction des rues puis des voies de circulation. Ce qu'on a essayé de régler, c'est

le free-for-all dans l'industrie. Si on réussit à le régler... Non, on n'a jamais parlé d'obstruction, puis des problèmes que ça pose.

Mme Harel: Les courses folles.

M. Sirros: On a parlé de la collusion entre les remorqueurs...

Mme Harel: La course folle, c'est ça, l'obstruction.

M. Sirros: La course folle, ça, c'est autre chose.

Mme Harel: C'est ça.

M. Sirros: Ce n'est pas l'obstruction, ça. Ce n'est pas un véhicule qui fait de l'obstruction de la circulation, la course folle. La course folle, c'est des remorqueurs qui n'ont aucune balise, aucun permis, qui sont des gens qui s'improvisent, qui courent pour arriver à la voiture qui fait de l'obstruction de la route.

Mme Harel: Mettez-leur des balises, mettez-leur des permis...

M. Sirros: On a fait ça.

Mme Harel: ...mettez-leur le respect de ces balises et de ces permis...

M. Sirros: Exact.

Mme Harel: ...ils seront encore quelques-uns à se présenter tous en même temps...

M. Sirros: Retirez leur permis s'ils font ça.

Mme Harel: Pourquoi? Pourquoi est-ce qu'on leur retirerait leur permis? Ils sont...

M. Sirros: Parce qu'ils n'agissent pas correctement selon les règles d'éthique qu'on s'est données.

Mme Harel: C'est la libre concurrence. Mais c'est la libre concurrence qui a un effet pervers sur...

M. Sirros: Non, non, là, la ministre exagère.

Mme Harel: ...la sécurité publique.

M. Sirros: Elle dit n'importe quoi. Ce n'est pas la libre concurrence qui a ça. C'est la qualification des gens, puis la non-qualification des gens qui est le résultat dans ça. Mais, ça étant dit, Mme la Présidente, j'ai...

Mme Harel: Vous avez le droit d'être contre.

M. Sirros: Oui, c'est ça.

Mme Harel: Encore faudrait-il que vous exerciez votre droit de vote.

La Présidente (Mme Robert): Bon, M. le député de Roberval.

M. Laprise: Moi, je pense qu'on a identifié quand même une situation dramatique à ce niveau-là depuis nombre d'années. Je pense que c'est bien évident. L'objectif de la loi, c'est de protéger la clientèle, de protéger les citoyens, la collectivité.

● (21 h 30) ●

Maintenant, à partir de cette loi-là, je pense qu'il y aura une responsabilité municipale collective, à partir de la CUM, de réglementer et d'appliquer selon ses priorités, mais il faut qu'il y ait les instruments dans la loi qui leur permettent de le faire. Mais, eux autres, à l'intérieur de cette loi-là, ils vont avoir quand même une certaine responsabilité, une certaine latitude de faire appliquer ce projet-là. Il s'agit de leur donner la possibilité de le faire. Moi, c'est comme ça que je vois ça, parce que c'est vraiment une situation qui date de plusieurs années.

J'étais à la réunion des municipalités puis on en parlait, de cette situation-là, alors ce n'est pas d'hier. Je pense que l'objectif de la loi, ça doit être ça. Je pense, Mme la ministre, que vous êtes en mesure de nous le confirmer par les attitudes. Maintenant, il restera aux municipalités d'établir leur réglementation en conséquence, mais il faut leur donner la souplesse dans la loi dont elles ont besoin pour le faire.

M. Sirros: Sur la réglementation, on n'a pas de problème. En tout cas...

La Présidente (Mme Robert): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, Mme la Présidente. Tout d'abord, je remarque que Mme la ministre a fait évoluer sensiblement le projet de loi dans la philosophie que nous avions, et je dois reconnaître ce fait-là. Il reste peut-être quelques points, puis je comprends mon collègue à côté de le questionner.

Vous dites, M. le député, que la CUM va adopter les règlements. Je le comprends de questionner, puis, vous, vous répondez en partie au questionnement. Mais il va falloir qu'ils adoptent, à ce moment-là, des règlements sur la définition d'urgence. Voyez-vous ce que le projet de loi va dire maintenant: «...la Loi sur le ministère des Transports, de tout véhicule qui obstrue la circulation ou qui représente un danger sur une voie publique.»

Là, on se retrouve devant la situation suivante, qui, d'après moi, est plus aisée que celle qu'on avait avant où on parlait de «tout véhicule accidenté» puis là on voyait le monopole complet. Dès qu'il y avait un accident, on pouvait justifier de dire: C'est un tel qui va le chercher, c'est l'autre tel, à l'exclusion de tout le monde. Là, ça rétrécit, sa restreint l'application.

Mais là encore va-t-il falloir... Je ne sais pas, les gens du Bureau de taxi, qu'est-ce qu'ils vont penser de ça. Il va falloir qu'ils proposent à la CUM une réglementation qui définit c'est quoi, une situation dans celle-là. Est-ce que c'est une voiture, je ne sais pas, moi, qui tombe en panne d'essence? Je ne sais pas, le conducteur laisse son épouse à l'intérieur du véhicule — je vous donne un exemple, d'accord? — prend un bidon... Mais il n'y a pas le feu, là, M. Laprise. Ha, ha, ha! Non, ce n'est pas ça que vous avez dit? Je n'ai rien dit. Non, non, vous avez raison. Il laisse son épouse dans le véhicule, prend un bidon dans son coffre en arrière — ça arrive — va à une station-service, ça prend 10, 15 minutes. Entre-temps, arrive un policier, voit la voiture, prend son radio, quatre minutes après, il y a une dépanneuse qui arrive et il part avec la femme. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: M. Laprise va être de bonne humeur ce soir. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Laprise: Des situations pareilles à ça, on ne peut pas tout prévoir. Quand même tu voudrais en prévoir, tu ne peux pas prévoir toutes les situations.

M. Gobé: Voilà. C'est ça, exactement. Ha, ha, ha! Puis il l'emmène à la fourrière, c'est ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Robert): Bon. Je ne sais pas si vous êtes centrés sur la loi. À l'heure actuelle, je pense qu'il y a une petite déviation. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Nous sommes sur la loi, madame. La collaboration avec notre collègue de Roberval — c'est ça? — nous amène à...

M. Gauvin: Mme la Présidente a remarqué que vous aviez une déviation.

La Présidente (Mme Robert): Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ha, ha, ha! Non.

Une voix: Je me suis toujours demandé ça.

M. Gobé: Je prenais ce cas et mon collègue l'a encore plus imagé que moi, mais c'est le genre de cas qui peut arriver. Le jugement du policier qui va appliquer... Disons qu'on convient qu'il peut, il pourrait — on n'a pas encore voté pour — être nécessaire qu'il y ait une certaine ressource de dépanneurs à la disposition...

Une voix: Exclusive.

M. Gobé: ...exclusive, voilà, de la police par contrat de la CUM, ou... Peut-être, tout à l'heure, si la ministre nous convainc, à la limite, on pourrait admettre ça. Le problème, maintenant, c'est: Dans quelles circonstances ils l'utilisent? Comment définir l'urgence ou la nécessité? C'est juste ça. Puis peut-être que, Mme la ministre, le monsieur du Bureau de taxi pourrait nous dire s'il n'y a pas déjà des expériences.

Moi, j'ai une expérience qui me vient à la tête et peut-être que M. Laprise peut nous l'expliquer, lui aussi, après. Je ne dis pas ça pour perdre le temps, là. C'est: Quand il y a du déneigement l'hiver, on le voit, des fois, les dépanneurs qui arrivent puis ils bougent les voitures qui sont stationnées dans le mauvais endroit. Alors, peut-être nous expliquer comment ça se passe. Est-ce qu'il y a des contrats avec les villes, je ne sais pas trop avec qui, pour faire ça? Est-ce que ça peut être un exemple lointain ou d'inspiration? En tout cas, peut-être que vous pouvez nous expliquer, avec l'accord de Mme la ministre, bien sûr, et de Mme la Présidente.

Une voix: Ce n'est pas d'hier.

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre...

Mme Harel: Avec le consentement, certainement.

M. Gobé: Merci, Mme la ministre.

La Présidente (Mme Robert): Ça va, pour la commission? Oui, M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Oui, il y a des contrats. Je vais reprendre votre exemple, O.K.? En quelque part, c'est un peu le gros bon sens qui s'applique, là. Manquer d'essence sur Métropolitain, manquer d'essence sur René-Lévesque à 17 heures, en plein milieu de la circulation, pour reprendre un peu la même tangente, je ne suis pas sûr que je laisserais mon épouse dans l'auto à attendre que je revienne avec le bidon. Ça risque peut-être d'être dangereux d'être dans l'auto.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boyer (Richard): Je vous dirais: Écoutez, les policiers de la Communauté vont, j'aurais envie de vous dire pas parce qu'ils ont nécessairement un meilleur jugement que d'autres individus, quoique, évidemment, vous le savez comme moi...

Une voix: Ils ont de l'expérience.

M. Boyer (Richard): Oui, ils sont testés. Mais, juste la nature humaine étant ce qu'elle est, le policier arrive, il y a moyen de pousser l'auto avec son véhicule de police sur le bord de la route, il se sauve un rapport, là. Il va la pousser. Il va pouvoir continuer son chemin, faire autre chose qui est peut-être, au sens d'un policier, plus utile, et

la personne attendra son mari pour le bidon d'essence ou appellera le remorqueur qu'elle veut.

Le véhicule, il n'y a pas d'autre choix, bien à ce moment-là le policier, quand il arrive sur les lieux, on s'entend, appellera un remorqueur, ce qui va éviter d'avoir trois remorqueurs qui vont se présenter, qui vont faire la course. Et, comme je le disais précédemment, quand le policier va voir les trois arriver, si on ne lui donne pas un outil pour discriminer entre les trois et dire: Le premier a le droit et les deux autres n'ont pas le droit, on ne pourra jamais lui enlever son permis parce qu'il n'y a rien qui empêche de courir sur une course si on respecte, évidemment, les règles de la sécurité routière. Et, pour un policier, il ne peut pas, donc, intervenir s'il ne constate pas qu'il y a eu infraction au Code de la sécurité routière.

Je réponds à votre deuxième question. Ville de Montréal, la majorité des villes donnent des contrats au niveau du déneigement.

M. Gobé: C'est ça, oui.

M. Boyer (Richard): Concrètement, il y a un remorqueur qui fait les rues avec un préposé au stationnement, et, si l'auto obstrue la rue pour le déneigement, il y a un constat d'infraction et on remorque l'auto, généralement dans les rues adjacentes. Les contrats sont des contrats que la ville passe à tarif horaire avec les remorqueurs, et ils patrouillent le secteur à déneiger avec un préposé au stationnement ou... je ne me souviens plus comment on les appelle aujourd'hui, là, mais un officier, si on veut, de la ville de Montréal.

M. Gobé: Bon. Ça clarifie, en effet, un peu le cas. Donc, est-ce que vous allez demander à la CUM d'émettre des directives ou une réglementation en tenant compte de cela? Parce que, vous savez, les policiers, moi, je les aime bien. Et maintenant, en plus, avec les postes de quartier, c'est plus proche des citoyens. Mais on parle du centre-ville de Montréal où, là, c'est un peu plus impersonnel. Il y a du monde d'à peu près partout qui vient aux heures de pointe, il y a toutes sortes de situations qui se produisent dans un centre-ville qui ne sont pas les mêmes qu'à Pointe-aux-Trembles, à Rivière-des-Prairies, Laval, Beaconsfield, Pointe-Claire, enfin tous ces endroits-là où les populations qui généralement ont des événements avec les policiers sont résidentes dans ces coins-là. Donc, est-ce que vous entendez demander qu'il y ait des directives claires qui soient émises ou une réglementation claire pour définir, justement, le cadre d'intervention du policier concernant l'application ou le droit qu'on lui donne?

● (21 h 40) ●

M. Boyer (Richard): On va sûrement définir son cadre d'intervention. De le définir de façon précise, on va devoir faire appel, évidemment, au jugement du policier sur le principe du degré ou de la dangerosité, si on veut, de la situation. Je pense qu'on les forme et qu'on les paie aussi pour avoir cette sensibilité-là, si on veut. Et ce qu'on veut, dans le fond, c'est éviter que, parce qu'il y a une course folle, quelque part, il y ait un citoyen qui en subisse des

préjudices même s'il n'a absolument rien à faire avec l'incident ou l'accident en question, juste parce qu'il se trouvait au mauvais moment au mauvais endroit. À partir du moment où on va encadrer, en termes de dangerosité, si ça nuit et si c'est dangereux, il va falloir laisser de la marge de jugement à nos policiers ou aux inspecteurs du taxi. Ça, c'est clair.

M. Gobé: Ça m'amène à penser, M. Boyer, puis mon collègue de Dorion, de Laurier, pardon...

M. Sirros: De Laurier-Dorion.

M. Gobé: ...de Laurier-Dorion a mentionné le cas des gens stationnés dans une mauvaise place dans les aires de circulation. Je sais qu'il y a des villes américaines et aussi en Europe, à Paris en particulier, où les unités de police ont des véhicules pour enlever les voitures qui obstruent, à certaines heures, certaines artères.

À titre d'exemple, si vous êtes sur la rue de Rivoli et, à partir de 16 heures, c'est interdit sur la rue de Rivoli parce que c'est le trafic de fin de journée, les gens qui sont là, les policiers, ne font pas seulement arriver et mettre une contravention. Ils arrivent avec une petite camionnette qui tire une remorque en arrière et ils embarquent le véhicule qui est stationné là, dehors, sur leur «hook», et ils l'emmènent à la fourrière. Alors, est-ce que ça pourrait être, à ce moment-là...

Parce que, là, on élargit un peu l'action en parlant de tout véhicule qui obstrue la circulation. Est-ce que, à la limite, ça pourrait... Je ne dis pas que je suis contre, là. Quand on est pris à rouler, là, et qu'à un moment donné on voit que ça bloque parce qu'il y a une voiture qui est là et que ça fait 20 minutes qu'on est là-dedans ou 15 minutes, on est à peu près tous... On dit: Ce maudit fou là! Un ticket à 50 \$, ce n'est peut-être pas assez cher, à ce moment-là, en tenant compte du préjudice que ça cause aux gens en arrière, aux retards, enfin, à tout le coût social que ça amène, le coût économique aussi. Mais est-ce que vous pensez que ça pourrait être appliqué dans le sens que je viens de mentionner?

M. Boyer (Richard): Je ne pense pas que ça pourrait être appliqué dans le sens que vous venez de mentionner, puisque, si vous stationnez dans une voie réservée sur René-Lévesque, la ville de Montréal va vous remorquer avec des contrats de remorquage. Ça se fait déjà.

M. Sirros: Ça s'applique déjà.

M. Gobé: Donc, ça s'applique déjà.

M. Boyer (Richard): Ça, ça s'applique déjà.

M. Gobé: Ce n'est pas si mal, alors.

M. Boyer (Richard): Et la Communauté n'interviendra pas dans ces champs-là.

M. Gobé: Ah! bien, à ce moment-là...

M. Sirros: Ce n'est pas pour des véhicules stationnés dans des voies réservées, etc.; c'est pour des situations où le véhicule obstrue.

Une voix: Suite à un...

M. Boyer (Richard): Et où ça présente un danger.

M. Sirros: Sauf que, moi, tout ce que j'amène, c'est que la notion d'urgence est laissée floue puis la notion d'obstruction...

M. Gobé: C'est une loi pour la police de la CUM, ça, alors. Parce que c'est eux qui vont gérer ça.

M. Boyer (Richard): C'est le Bureau du taxi qui va gérer...

M. Gobé: Oui, je comprends, mais qui vont gérer là...

M. Boyer (Richard): Nos inspecteurs vont le gérer aussi, là.

M. Gobé: C'est eux qui vont vivre avec, c'est eux qui vont la faire, c'est eux qui en ont besoin. C'est un outil pour eux, pardon. C'est un outil.

M. Boyer (Richard): Exact. Pour nos inspecteurs et les policiers.

M. Gobé: Vous, vous allez gérer l'application. D'accord, je comprends.

M. Sirros: On peut l'adopter sur division.

M. Gobé: Oui, bien, pas... Moi...

La Présidente (Mme Robert): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Je me fie à mon porte-parole. Je n'ai plus rien à dire là-dessus, en ce qui me concerne.

M. Sirros: C'est bien, ça.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Mais simplement remarquer quand même que la ministre a fait une avancée. Elle a tenu compte, j'ai l'impression, des...

M. Sirros: Je ne trouve pas ça, moi.

M. Gobé: ...arguments, pour une partie des arguments — une partie des arguments — qu'on a amenés. Il faut le reconnaître parce que, si elle avait tenu, comme elle avait dit au début du projet de loi n° 46, à ne pas répondre

à nos questions, on n'aurait pas pu faire cet excellent travail, et là je dois donc reconnaître que... Voyez-vous, à 21 h 45, on a fait une avancée. Malheureusement, mon collègue de Laurier-Dorion n'a pas obtenu satisfaction complètement, puis j'aimerais ça, moi, qu'il puisse obtenir satisfaction, mais c'est lui qui va décider.

M. Gauvin: Ça t'inquiète, non? Il t'en serait sûrement reconnaissant, mais...

M. Sirros: Franchement, là!

La Présidente (Mme Robert): Bon. Alors...

M. Sirros: Adopté sur division, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Donc, l'amendement à 158.6 est adopté. Le retrait et l'addition. Merci. On passe maintenant à l'amendement. D'accord.

M. Sirros: Adopté sur division.

Mme Harel: Alors, l'amendement est adopté sur division.

M. Sirros: Fait.

Mme Harel: Et on poursuit...

M. Sirros: On poursuit...

Mme Harel: ...avec un nouvel amendement qui est un amendement...

La Présidente (Mme Robert): Un autre amendement.

Mme Harel: ...qui introduit la nouvelle numérotation des articles 158.6 et 158.7 de la version de présentation.

M. Sirros: Bon.

Mme Harel: Alors, c'est un amendement de numérotation simplement.

M. Sirros: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): C'est adopté. Alors, l'amendement qui fait la nouvelle numérotation est adopté. Maintenant...

M. Gobé: À 158.8. Bien, là, il y a du stock là-dedans en...

M. Sirros: Maintenant...

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, vous avez également...

(Consultation)

Mme Harel: Oui. Vous avez donc un amendement également à l'article 2 qui serait le nouvel article 158.9.

La Présidente (Mme Robert): O.K. C'est ça.

Mme Harel: Alors, c'est: L'article 2 du projet de loi n° 23 est amendé par l'insertion, après l'article 158.8 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal proposé et tel que renuméroté, du suivant:

«158.9. Commet une infraction quiconque, sans y être autorisé par un contrat conclu en vertu de l'article 158.6, effectuée un dépannage ou un remorquage visé par un tel contrat.»

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de LaFontaine.

Une voix: C'est conséquent avec le...

M. Gobé: Ah! peut-être que c'est conséquent, mais j'ai de la misère à le voir.

Mme Harel: En fait, c'est une clause pénale qui existe déjà dans la loi administrée par le ministère des Transports. C'est une...

M. Gobé: C'est de la manière que c'est rédigé, peut-être.

Mme Harel: Alors, la Loi sur la Communauté urbaine prévoit à l'article 69: «Sauf disposition contraire dans la présente loi, le Conseil — de la Communauté urbaine — peut, par règlement:

«1° prévoir qu'une infraction à une disposition réglementaire de sa compétence est sanctionnée par une peine d'amende;

«2° prescrire soit un montant d'amende fixe, soit les montants minimum et maximum de l'amende ou le montant minimum de 1 \$ et un montant maximum d'amende.» Voilà, et ainsi de suite.

Alors, c'est l'article 69 qui, déjà, habilite le Conseil de la Communauté urbaine à adopter un règlement, je dirais, de nature pénale.

M. Gauvin: Que vous actualisez avec cet amendement.

Mme Harel: C'est ça.

M. Gobé: Pas pénale! Pénale? Oui. C'est combien? Il n'est pas adopté, encore?

La Présidente (Mme Robert): Combien? Ha, ha, ha!

Mme Harel: Alors, c'est sous la compétence prévue à l'article 69, compétence, donc, de la loi instituant la

Communauté urbaine, qui permet de prescrire soit un montant d'amende fixe, soit les montants minimum et maximum de l'amende, ou le montant minimum de 1 \$ et un montant maximum d'amende.

«Le montant fixe ou maximum prescrit ne peut excéder, pour une première infraction, 1 000 \$ si le contrevenant est une personne physique ou 2 000 \$ s'il est une personne morale. Pour une récidive, le montant fixe ou maximum prescrit ne peut excéder 2 000 \$ si le contrevenant est une personne physique ou 4 000 \$ s'il est une personne morale.»

Évidemment, ce sont là des maximums, des plafonds, mais c'est un pouvoir général que détient le Conseil de la Communauté. C'est bien ça?

M. Sirros: Excusez-moi, Mme la Présidente, j'aurais une question pour la ministre.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Dans ce qu'on a adopté et ce qu'on propose ici, où est-ce que c'est marqué que ce contrat exclusif de dépannage et de remorquage sur toute partie du territoire de la CUM, c'est seulement pour dégager la circulation? Parce que, quand je le lis tel quel...

Mme Harel: C'est notre amendement.

M. Sirros: Non. Non.

Mme Harel: C'est l'amendement que nous avons adopté.

M. Sirros: Non. L'amendement que nous avons adopté crée un contrat exclusif pour le dépannage et le remorquage d'un véhicule qui obstrue la circulation ou qui présente un danger sur une voie publique. Mais nulle part ce n'est marqué... Et là, ici, on vient de dire que c'est seulement ces gens qui ont des contrats pour remorquer. Alors, comment est-ce que... Vous comprenez ce que je veux dire, là?

Mme Harel: Oui, oui.

M. Sirros: Je me demande si on n'est pas en train de...

Mme Harel: Non, mais l'amendement, là, qui est introduit à 158.9, prévoit...

M. Sirros: Oui, ça confirme, ça.

Mme Harel: Non, parce qu'il prévoit qu'il doit s'agir d'un contrat conclu en vertu de 158.6. Et 158.6 prévoit...

M. Sirros: Oui, donne une exclusivité.

● (21 h 50) ●

Mme Harel: ...que c'est un contrat pour dégager un véhicule qui obstrue la circulation ou qui présente un danger sur une voie publique.

M. Sirros: Non, non, ça donne l'exclusivité pour remorquer un véhicule. Mais ça ne dit pas qu'il faut le remorquer jusqu'au coin de la rue. Ça dit: Il a l'exclusivité de remorquer un véhicule qui obstrue. Alors, à partir de ce moment-là, la personne est dans son droit de dire: C'est juste moi qui ai le droit de toucher à ce véhicule-là. Où vous voulez que je le remorque? Nulle part, ici, on leur a ordonné de juste dégager les voies de circulation. On vient de lui donner un contrat exclusif de remorquer un véhicule qui obstrue. Donc, on vient de lui dire que personne d'autre n'a le droit de toucher, sous pénalité qu'on va adopter maintenant, ce véhicule-là. Il n'y a pas de limite.

Mme Harel: Mais c'est laissé au libre choix du propriétaire du véhicule.

M. Gobé: C'est son véhicule à lui encore.

M. Sirros: Comment ça peut être laissé au libre choix quand on...

Mme Harel: C'est son véhicule à lui encore.

M. Sirros: Oui, mais il n'y a plus de libre choix, parce qu'on vient de donner des contrats exclusifs au remorqueur. Il a le choix de dire où il veut être remorqué. Mais il n'a pas le choix de dire qui va le remorquer.

Mme Harel: C'est ça.

M. Sirros: À partir du moment où il est pris dans la rue qu'il obstrue jusqu'au garage, on a donné un contrat exclusif. Bien, non, vous ne voulez pas faire ça, je suis certain, parce que toute l'argumentation qu'on avait bâtie tantôt, c'était en fonction du dégagement des voies de circulation. On va le pousser au coin, on va le remorquer au coin. Puis on va laisser, après ça, le propriétaire libre de choisir qui il veut parce qu'on ne veut pas avoir de la collusion. Là, on va garantir la collusion. Je vous assure qu'on va la garantir, après.

Mme Harel: Je vais demander, Mme la Présidente, à Me Couture, du ministère des Affaires municipales, d'apporter des clarifications.

M. Sirros: Correct.

La Présidente (Mme Robert): Me Couture.

M. Couture (Robert): L'article 158.6 a pour objet de permettre, sur un territoire ou une partie de territoire donné de la Communauté urbaine, à la Communauté de passer des contrats d'exclusivité pour faire des remorquages qui obstruent. Donc, il y a deux conditions, c'est que ce

soit un territoire visé par le contrat et que ce soit une situation d'obstruction.

Ce que dit 158.9, c'est que quelqu'un qui fait un remorquage dans une situation qui est visée par un contrat comme ça sans être la personne qui est sous contrat ou qui est visée par le contrat commet une infraction. Donc, ça confirme... C'est la sanction pénale de l'exclusivité.

M. Sirros: Je comprends tout ça, là. Ce que je pose comme question: Où est-ce que, dans ce qu'on a adopté, on a garanti que la personne va pouvoir dire au remorqueur: Non, non, non, tu me dégages, je suis dans le milieu de la voie ici. Tu me mets au coin de la rue puis je vais appeler mon remorqueur? Parce que ce qu'on a fait, quand je le lis comme ça, là, sans avoir participé à toutes nos discussions, etc., quand je lis la loi telle qu'elle sera adoptée, il y a juste celui qui a le contrat, à partir du moment où le véhicule obstrue la rue, qui a le droit de toucher à ce véhicule-là.

M. Couture (Robert): Oui. Jusqu'à ce qu'il soit déplacé à un endroit où il n'obstrue...

M. Sirros: Où c'est marqué?

M. Couture (Robert): Bien, le sens même de l'article...

M. Sirros: Non.

M. Couture (Robert): ...c'est de remorquer des véhicules qui nuisent, qui obstruent...

M. Sirros: Oui, mais le remorquer où?

M. Couture (Robert): ...ou qui présentent un danger.

M. Sirros: Exact. Le remorquer, exactement ça. Le but, c'est de remorquer le véhicule. Mais où est-ce qu'il va le remorquer?

M. Couture (Robert): Après ça, ça va être la demande du client dans la mesure où il n'est pas encore en situation d'obstruction ou de danger, là. Il peut le remorquer, comme on disait tout à l'heure, à quelques rues plus loin, mais...

M. Sirros: Vous ne me convainquez pas, moi, mais... Moi, je pense que...

M. Couture (Robert): Là, la pénalité, c'est de...

M. Gobé: ...il y a des précisions à demander. Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, bon, je présume que, une fois qu'on est accroché, il y a un tarif qui va être fixé, c'est ça, hein, M. Boyer? Vous allez fixer un tarif qui va définir combien... C'est dans les 10 alinéas qu'on a adoptés, ça. D'accord.

M. Boyer (Richard): Exact.

M. Gobé: Mais ce qui se produit, c'est... Prenons quelqu'un qui se fait remorquer, je ne sais pas, moi, sur la rue Saint-Denis, à hauteur de Bellechasse, là, ce coin-là. Et puis il se fait remorquer, son véhicule est accidenté ou immobilisé, en tout cas il obstrue la route. Le remorqueur arrive, le prend. Le gars, il dit: Moi, emmenez-moi boulevard Saint-Martin, à Laval, au coin des Laurentides. Le tarif, là, il est fait comment? Parce que, là, vous n'avez pas de coordination avec d'autres. Alors, est-ce que... Ça revient un peu à l'extrême, ce que notre collègue, il disait. Et je peux dire: Bon, bien, vous me déposez au coin du pont Pie-IX et puis Dickens, vous savez, là, quand vous descendez, il y a un parking, là, déposez-moi là, puis là j'appelle un autre towing de Laval parce que les tarifs...

Mais, en tout cas, j'exagère un peu, là, mais est-ce que vous n'avez pas l'intention de faire une coordination ou des tarifs qui vont englober une plus grande région? Parce qu'on a un problème à ce moment-là. On donne l'exclusivité à quelqu'un de prendre à Montréal puis d'amener en dehors de Montréal au prix qu'il veut.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Oui. Notre intention et l'état des discussions là-dessus, actuellement, avec les gens de l'industrie, c'est, d'une part, d'avoir une tarification pour dégager la voie publique, c'est-à-dire prendre le véhicule et l'amener à un endroit où il ne nuit pas à la circulation.

Le reste de la tarification va être une tarification au kilomètre. Si vous allez boulevard Saint-Martin à Laval, ça va vous coûter tant du kilomètre. L'état des discussions là-dessus n'est pas avancé. Ce qu'on va sûrement utiliser comme base de référence, évidemment, c'est tout le travail qui a été fait par le ministère des Transports et les gens de l'industrie, qui est une tarification actuellement qui semble être une tarification acceptée par tous et qui est une tarification au kilomètre: 10 km au départ, si ma mémoire est bonne, et ensuite je ne me souviens plus du montant mais pour un montant par kilomètre.

M. Gobé: Donc, pour pouvoir opérer sur le territoire de la CUM, les entrepreneurs qui seraient à contrat avec vous devraient s'engager à adopter une tarification régionale, si je comprends bien.

M. Boyer (Richard): Une tarification au kilomètre. S'ils amènent l'auto à l'extérieur, bien c'est le kilométrage qui compte, là. S'ils amènent l'auto sur le territoire de la CUM, c'est une tarification au kilomètre.

M. Gobé: C'est ça. Mon point est le suivant. C'est que, si vous avez juridiction dans la CUM, c'est correct,

mais je pourrais partir de Pointe-aux-Trembles pour me rendre, je ne sais pas, moi, à Pointe-Claire, et là ça pourrait coûter un montant x raisonnable parce que vous avez réglementé. Maintenant, je pourrais partir de Montréal-Nord pour me rendre à Laval, ça pourrait me coûter deux fois plus cher parce qu'il n'y a pas de réglementation sur Laval.

M. Boyer (Richard): Oui. C'est le même principe. On réglemente à partir du moment où l'individu...

M. Gobé: Et vous donnez l'exclusivité à quelqu'un de Montréal. Je deviens prisonnier, un peu, du gars de Montréal, là.

M. Boyer (Richard): Moi, je dirais que vous êtes davantage protégé. C'est une question de point de vue, là. Mais supposons qu'on dit que c'est 1 \$ du kilomètre, O.K.? S'il vous amène à Laval et qu'il fait 40 km, ça devrait être 40 \$.

M. Gobé: Oui, d'accord.

M. Boyer (Richard): S'il vous charge 50 \$, même s'il vous a amené à Laval, il surcharge. S'il surcharge, on devrait se donner, dans la réglementation, le moyen de révoquer le permis. Quelle tarification? Quel montant de la tarification? Tout ce que je peux vous dire, au stade actuel des choses, c'est qu'on va largement s'inspirer d'un travail qui semble faire consensus, à ce qu'on nous dit — mais on n'a pas été voir encore — à travers un comité du ministère des Transports, des gens de l'industrie, le CAA, l'APDQ, etc., où ils semblent s'entendre sur une tarification.

L'autre élément, par voie réglementaire, ce qu'on veut faire, nous, c'est dégager la voie publique. Encore là, il y a des travaux qui sont faits à travers ce comité-là où il y a des propositions du type: tant de kilométrage, c'est tel prix. Si vous voulez aller plus loin, c'est tel...

M. Gobé: Il y a un minimal.

M. Boyer (Richard): ...et il y a un minimum qui peut être une voie de solution.

L'autre voie de solution. On dégage la voie publique, on s'assure que la voie publique est...

Une voix: Dégagée.

M. Boyer (Richard): ...propre au sens qu'il n'y a pas d'éléments, ou de pièces, ou de choses qui peuvent causer un accident. Là, si la personne veut appeler quiconque veut venir la chercher, il pourra venir la chercher. Mais c'est...

M. Gobé: O.K.

M. Sirros: Non, c'est parce que ça, c'est le point que j'essayais de comprendre. Où est-ce qu'on l'a marqué, ça?

M. Boyer (Richard): Pour nous, ça devrait être dans la réglementation.

M. Sirros: Sauf que la loi dit que seulement celui qui a un contrat pour ce territoire, en fonction de l'objet qui est de dégager la rue, est le seul qui est autorisé à faire le remorquage pour ce véhicule.

M. Boyer (Richard): Exact.

M. Sirros: Et là vous venez de me dire que, par contre, il pourra se tasser au coin, dans le même territoire...

M. Boyer (Richard): Écoutez. Nous, on conçoit...

M. Sirros: Mais, lui, il pourrait prétendre facilement qu'il a le droit de l'emmener. Une fois qu'il l'a accroché, c'est accroché.

● (22 heures) ●

M. Boyer (Richard): C'est pour ça qu'on a besoin de l'amendement qu'on avait tout à l'heure et qu'on a besoin du pendant qui est les éléments pénaux ou les amendes possibles. C'est que, à partir du moment où l'individu, le remorqueur, n'a pas de contrat pour récupérer, lorsque le policier ou un inspecteur va constater ça, il va être en mesure de procéder par voie de constat et d'intervenir. Si nous n'avons pas ces deux éléments-là, effectivement, un coup qu'il est après le crochet, on ne peut pas procéder.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je voudrais revenir sur ce qu'on avait tenté de préciser cet après-midi, Mme la ministre. Un remorqueur qui est agréé par la Communauté urbaine suite à l'appel d'offres ou à la proposition de services et qui a un permis de la Communauté urbaine, est-ce qu'il va avoir l'obligation d'avoir un terrain, un endroit pour stationner les véhicules qu'il aura remorqués, où le client va être protégé, qui va être sous la garde du remorqueur?

En fait, ce qui est important, c'est de s'assurer que le remorqueur-propriétaire qui a un permis... Le ministère des Transports du Québec s'est assuré de ça. Jusqu'à preuve du contraire, chaque remorqueur agréé a une cour fermée, sous clé. Quand il remorque un véhicule où le propriétaire est parti en ambulance, il est avisé que c'est à tel endroit, sous clé. C'est la protection qu'il a. Donc, ça, on a cette garantie-là?

M. Boyer (Richard): Absolument. Absolument, c'est un...

M. Gauvin: En tout cas, moi, je suis satisfait, là, par la réponse qu'il donne.

Mme Harel: Alors, vous me faisiez de grands signes de la tête. Je pense que M. Boyer pourrait répondre sûrement.

M. Boyer (Richard): Absolument. Écoutez, c'est une condition sine qua non, sinon... Il faut qu'il ait la garde. Si le propriétaire du véhicule ne peut faire son choix au moment où l'accident arrive, peu importe la raison, ce que, nous, on lui demande, c'est d'emmener le véhicule à sa fourrière et d'en avoir la responsabilité...

M. Gauvin: La responsabilité. Voilà.

Une voix: Ça, on va le voir plus loin, je pense.

M. Boyer (Richard): ...pour la durée de...

M. Gobé: Ah! O.K. Il ne l'emmène pas dans un garage.

M. Boyer (Richard): Non.

M. Gobé: Donc, on enlève la collusion.

La Présidente (Mme Robert): Ça va, M. le député?

M. Gauvin: On est satisfait, oui.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Roberval.

M. Laprise: C'est une question de précision concernant les dépanneurs, ceux-là qui ont dépanné, qui sont agréés par la CUM, qui correspondent aux normes. Est-ce que ça va leur prendre en plus un contrat avec la CUM pour être capables de faire des remorquages? Ou bien, si le fait qu'ils ont une licence, qu'ils ont le permis, qu'ils sont agréés par la CUM... Est-ce qu'en plus ça va leur prendre un contrat avec la CUM?

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, ce sont là des entreprises de remorquage qui vont pouvoir opérer sur tout le territoire de la CUM, sauf lorsqu'il y a un véhicule qui obstrue ou qui est un danger pour la sécurité publique, auquel cas il y aura à avoir un contrat avec la CUM.

M. Laprise: Seulement dans ces cas-là?

Mme Harel: Oui.

M. Sirros: Mme la ministre, est-ce qu'on peut ajouter...

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Laurier-Dorion, oui.

M. Sirros: Dans l'article qu'on a adopté, si on ajoutait juste à la fin «afin de le mettre hors d'état de nuire», ça réglerait mon problème. L'objet du contrat, c'est de remorquer le véhicule qui obstrue la circulation afin de le mettre hors...

Mme Harel: D'état de nuire.

M. Sirros: ...d'état de nuire.

La Présidente (Mme Robert): Afin qu'il n'obstrue plus.

M. Sirros: Je ne veux pas qu'on laisse l'impression qu'on donne un contrat exclusif pour tout remorquage à partir du moment où le véhicule fait de l'obstruction et que le propriétaire ne pourra dire: Mets-moi hors d'état de nuire à côté ici, je vais voir ce que je vais faire. Parce que la façon dont c'est rédigé, moi, j'ai l'impression qu'on donne en exclusivité, à partir du moment où le véhicule obstrue... que le propriétaire n'aura pas le choix de dire...

Une voix: Non, non.

M. Sirros: Nous, on comprend comme ça.

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre.

Mme Harel: Regardez, Mme la Présidente, je pense que ça peut rassurer le député de Laurier-Dorion si, de façon formelle, on peut lui confirmer que, tel que rédigé, 158.9 ne prévoit qu'est commise une infraction...

M. Sirros: L'objet du contrat, c'est de dégager les voies de circulation. Je n'ai pas de problème avec ça.

Mme Harel: ...uniquement si, pour des fins de retirer un véhicule qui obstrue ou qui est un danger, le remorquage est effectué par une entreprise qui n'a pas de contrat. Mais c'est seulement pour ces fins-là. En d'autres termes, l'entreprise à qui un propriétaire dirait: Tu me la mets pas loin, il n'y aurait aucune infraction de commise si, une fois mise hors d'état de nuire, quelqu'un... le CAA venait la chercher. C'est bien ça, en fait?

M. Sirros: Moi, je suggère, Mme la Présidente, à la ministre, si on veut garder, tout simplement ajouter... C'est plus facile de le faire comme ça. L'article 2 qu'on a adopté là, l'amendement initial, dans le premier paragraphe, si on ajoutait juste à la fin: «afin de le mettre hors d'état de nuire», c'est-à-dire: La Communauté peut conclure un contrat avec toute personne pour lui confier le dépannage et le remorquage de tel genre de véhicule afin de le mettre hors d'état de nuire?

La Présidente (Mme Robert): À la circulation.

M. Sirros: Et là ça laisse le choix au propriétaire soit de lui dire: Mets-moi sur le côté ici ou emmène-moi...

Une voix: ...

M. Sirros: ...c'est ça, emmène-moi au diable.

Une voix: Tout le monde serait content.

M. Sirros: C'est ça. Et là personne ne pourrait prétendre à ce moment-là que c'est une exclusivité pour toutes les choses. Le choix est garanti.

Mme Harel: Parce que, vous voyez, en fait, ça peut se produire... Il y a tellement de cas de figure, hein. Il y a des centaines de milliers de cas de figure.

M. Gobé: Comment on définit «l'état de nuire»?

M. Sirros: De la même façon qu'on définit «l'obstruction», on arrête...

Mme Harel: Mais, par exemple, quelqu'un de Laval, disons un résident de Laval ou de Saint-Jérôme qui vient à Montréal et dont l'auto obstrue, là, il est un danger, disons, sur le boulevard René-Lévesque, et à ce moment-là il y a ce contrat qui prévoit là, rapidement, efficacement, que l'auto est dégagée. Mais à ce moment-là il pourrait bien dire: Moi, je vais faire venir le CAA, j'ai la carte d'or puis ils vont me le ramener à Saint-Jérôme ou à Deux-Montagnes. Alors, ça, je pense que c'est tout à fait raisonnable. Voulez-vous parler, M. Boyer? Parce que vous êtes plus en mesure avec votre expérience de nous dire qu'est-ce qui est raisonnable.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Boyer.

M. Boyer (Richard): Écoutez, à moins que Me Leduc voie des choses que je ne vois pas, là, pour nous, on atteint l'objectif dans le sens où ce qu'on vise là, c'est vraiment de dégager la voie et de la dégager en ne créant pas...

M. Sirros: Là, la ministre nous désarme.

M. Boyer (Richard): ...un autre problème qui est la course folle.

M. Sirros: Mme la ministre nous désarme, et tout le reste va couler.

Mme Harel: Ha, ha, ha!

M. Sirros: Parce que c'était un problème que j'avais avec ce projet de loi dès le début.

Mme Harel: C'est ça.

M. Sirros: Alors, si on arrive à le préciser, que c'est véritablement pour dégager, dans des situations qui présentent un danger pour le public ou obstruction pour le bien du public, pas de problème à ce moment-là. Pour cette fin spécifique, on peut donner un contrat exclusif. Et, si c'est précisé comme ça, ça va. Alors...

Mme Harel: Alors, on va donc déposer le projet d'amendement et on y reviendra avec cet ajout au premier paragraphe.

M. Gauvin: On va rouvrir l'article déjà adopté?

Mme Harel: C'est ça.

La Présidente (Mme Robert): Donc, on va suspendre...

Mme Harel: Suspendre.

La Présidente (Mme Robert): ...le nouvel article 158.9.

Mme Harel: C'est-à-dire que 158.9 pourra être adopté, mais on va d'abord rouvrir...

La Présidente (Mme Robert): Ah! c'est qu'il faut rouvrir avant le...

Mme Harel: ...158.6.

La Présidente (Mme Robert): ...158.6.

M. Gauvin: Pour l'amendement, je pense qu'on est prêt à l'adoption.

Mme Harel: Oui.

M. Sirros: Avec la parole que la ministre nous donne, oui.

Mme Harel: Oui.

M. Sirros: Quoique la prudence devrait normalement nous amener à suspendre celui-là aussi. On va lui faire confiance.

La Présidente (Mme Robert): Donc, j'ai suspendu le nouveau 158.9. Nous revenons au nouveau 158.6 et...

Mme Harel: Et nous ajoutons...

La Présidente (Mme Robert): Alors, on l'a rouvert, tout le monde consent, et nous ajoutons...

M. Couture (Robert): Je vais le rédiger.

M. Sirros: Entre-temps, peut-être qu'on peut...

La Présidente (Mme Robert): Donc, nous suspendons ce nouvel amendement à 158.6.

M. Gauvin: Mais pour quoi, madame, si vous voulez procéder maintenant, l'amendement déposé, 158.9, je pense qu'on serait en mesure de l'adopter, avec la parole de...

• (22 h 10) •

Une voix: Oui, mais... Oui, Oui.

La Présidente (Mme Robert): On peut aller à l'article 4, on fera tout ça en même temps. C'est dans le même...

Une voix: On peut l'adopter.

La Présidente (Mme Robert): Non, c'est l'amendement... Où il est l'amendement 4? Ah! c'est ça, l'amendement 4.

Mme Harel: O.K. Alors, on peut l'adopter, celui-là, sous réserve là qu'on va...

M. Gauvin: Si vous l'appellez, on peut l'adopter.

Mme Harel: C'est ça.

La Présidente (Mme Robert): Bon. Si vous êtes prêts, moi, je ne m'opposerai jamais à vous. J'accepte. Alors, le nouvel article 158.9, l'amendement 4 est adopté.

Mme Harel: Est-il adopté?

La Présidente (Mme Robert): Est-il adopté? Oui. C'est bon.

M. Sirros: Adopté sous réserve de tout ce qu'on a dit.

Mme Harel: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Merci. Oui, M. le député de Roberval.

M. Laprise: Oui. Mme la ministre, l'entreprise de remorquage qui va avoir un contrat de la CUM, mettons qu'elle vient tasser une auto sur le bord du chemin mais le propriétaire dit: Bien, moi, je voudrais qu'elle aille... Est-ce qu'elle peut continuer avec l'auto?

Des voix: Oui, oui.

M. Laprise: Elle peut continuer.

M. Sirros: Ce qu'on a fait là, on attend que le propriétaire dise oui, il peut continuer. Mais, avant, j'avais peur que le propriétaire ne puisse pas dire: Juste au coin de la rue.

M. Laprise: O.K.

M. Sirros: Mme la Présidente, j'ai des contrats exclusifs, ici c'est moi qui mène, où voulez-vous que je vous emmène?

M. Gobé: Au coin de la rue.

M. Sirros: Maintenant, on peut le préciser.

M. Gobé: Vous avez dit: Où voulez-vous que je vous emmène? Emmenez-moi au coin de la rue. Ha, ha, ha!

M. Sirros: Voulez-vous qu'on fasse, Mme la ministre, les autres renumérotations?

Mme Harel: La renumérotation, oui.

La Présidente (Mme Robert): Alors, le 150...

Mme Harel: Alors, l'article 2 est également modifié par un amendement à l'article, cette fois, 158.8 de la version de présentation et de la nouvelle numérotation.

Alors, l'article 158.8 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, proposé par l'article 2 du projet de loi n° 23, est amendé:

1° par le remplacement du numéro «158.8» par le numéro «158.10»;

2° par le remplacement, dans la deuxième ligne, de «l'article 158.7» par «l'un des articles 158.8 et 158.9».

Des voix: Adopté.

Mme Harel: C'est un amendement de concordance.

La Présidente (Mme Robert): Alors, l'amendement est adopté.

M. Gobé: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Je comprends qu'on a déjà adopté l'article, mais le montant des amendes... M. Boyer, peut-être.

La Présidente (Mme Robert): M. Boyer...

M. Gobé: Oui. Est-ce que vous pensez que c'est suffisant ou ça peut être... Moi, ça ne me paraît pas bien gros, hein. Tout à l'heure, vous nous disiez: En deux, trois remorquages, ils font leur semaine. Ça veut dire qu'ils font plus que 1 000 \$ des fois.

M. Boyer (Richard): Écoutez, pour nous, pour l'instant, la marge de manoeuvre que nous offre la Loi de la CUM est suffisante, d'autant plus qu'on va pouvoir joindre, selon certaines infractions, après déclaration de culpabilité, parce qu'il faut comprendre que ces infractions-là vont se traiter au pénal et vont être jugées par un juge... On peut amener des révocations de permis. Si l'amende n'est pas suffisante, on va passer à l'étape 2 qui est la révocation de permis et là on sort de l'industrie.

M. Gobé: Mais pour ceux qui n'ont pas de permis?

M. Boyer (Richard): Ceux qui n'ont pas de permis, écoutez, à 4 000 \$ la copie qui est l'amende maximum...

M. Gobé: C'est 4 000 \$.

M. Boyer (Richard): ...quelqu'un, dans les cas de récidive, disons que la note est salée, là.

M. Gauvin: Je pense que vous êtes en train de nous convaincre.

M. Boyer (Richard): En tout cas, je n'aimerais pas ça, avoir ça comme amende.

M. Gauvin: Ça fait réfléchir.

La Présidente (Mme Robert): Bien. Merci beaucoup. Est-ce que la...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Robert): Non? Ce n'est pas prêt?

M. Gobé: Vous me le direz quand vous serez prêt. Est-ce que vous allez percevoir une cotisation des gens ou un frais de permis?

M. Boyer (Richard): Certainement.

M. Gobé: Cet argent-là va aller où? Il va aller au bureau du taxi pour gérer l'opération?

M. Boyer (Richard): Exact. L'opération doit se faire sur une base de «cross-recovering»...

La Présidente (Mme Robert): Si vous voulez, on va prendre quelques minutes de...

M. Gobé: On peut ajourner, on peut suspendre les travaux, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): On va ajourner parce que là...

M. Gobé: Non, pas ajourner. Ajourner, c'est... Je veux bien que vous ajourniez, mais...

La Présidente (Mme Robert): Suspendre. C'est ce que je voulais dire. Vous m'avez fait changer le terme. Alors, on va suspendre quelques minutes en attendant la rédaction de l'amendement.

(Suspension de la séance à 22 h 15)

(Reprise à 22 h 33)

La Présidente (Mme Robert): Alors, je rouvre la séance. Alors, Mme la ministre, vous aviez un amendement à présenter, là, au moment où on a suspendu la séance.

Mme Harel: Alors donc, je fais lecture de cet amendement. Il s'agit donc, comme nous en avons convenu, de rouvrir le nouvel article 158.6 et de modifier le troisième paragraphe, le dernier, en fait, paragraphe, qui se lirait comme suit:

«Le dépannage et le remorquage qui font l'objet d'un contrat conclu en vertu du présent article peuvent être effectués, lorsque le véhicule n'obstrue plus la circulation ou ne présente plus un danger sur la voie publique, par une personne autre que celle que le contrat autorise.»

M. Sirros: J'ai fait oeuvre utile ce soir.

Une voix: Ça se peut, ça se peut.

La Présidente (Mme Robert): Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Sirros: Avec plaisir.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Là, nous allons adopter, on appelle ça une sous-section, «Dépannage et remorquage des véhicules», là. Dans l'article 2, vous avez une sous-section 5.1.: «Dépannage et remorquage des véhicules». C'est un titre de sous-section.

Une voix: Lequel, madame?

M. Sirros: Là, je ne vous comprends pas.

La Présidente (Mme Robert): Ah! vous ne l'avez pas. Moi, je l'ai dans le truc de loi, là, ici. C'est une sous-section, c'est comme un titre. C'est dans le projet de loi, là, ici.

M. Sirros: Ah! O.K., O.K. Celui-là, juste ça ici: Remorquage et dépannage des véhicules.

La Présidente (Mme Robert): C'est simplement un titre, un sous-titre, une sous-section, là.

M. Sirros: Bon. O.K. Adopté.

Une voix: Un titre.

La Présidente (Mme Robert): O.K. Alors, maintenant nous allons adopter en entier. Je mets aux voix l'article 2 tel qu'amendé.

Des voix: Adopté.

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

M. Sirros: Un instant! Un instant, là, parce qu'il me semble qu'on n'a pas fait, dans l'article 2, le 158.7. Le 158.6, ancienne numérotation, on ne l'a pas fait, on ne l'a pas adopté, ni l'ancienne numérotation 158.7, ni 158.8.

Une voix: Il faut le faire.

M. Sirros: Il faut le faire avant d'aller à l'article 3.

Une voix: Ah oui! tout à fait.

M. Sirros: On ne peut pas adopter l'article 2 sans avoir adopté les... En tout cas, je pense qu'il n'y aura pas de problème là, mais...

Une voix: On peut adopter dans le sens qu'on veut.

La Présidente (Mme Robert): On a adopté les amendements et on n'a pas adopté l'article. C'est ça?

M. Gobé: On a adopté l'article. La numérotation n'a pas été adoptée.

M. Sirros: Non, c'est parce que, quand on a adopté l'amendement, ça venait avant ces sous-sections ici qu'on devrait regarder normalement.

La Présidente (Mme Robert): Non, je ne pense pas.

Une voix: Le fond de l'article n'a pas été adopté...

M. Sirros: C'est ça. Exact.

Une voix: ...puis la renumérotation.

La Présidente (Mme Robert): Alors, l'article 158.7.

M. Sirros: C'est 158.6. Ah! O.K., le nouvel... C'est 158.7. O.K.

La Présidente (Mme Robert): L'article 158.6, il me semble qu'on l'a amendé dans tous les sens.

M. Sirros: Le nouveau 158.7. O.K., correct.

La Présidente (Mme Robert): Il est adopté, lui, tel qu'amendé.

M. Sirros: O.K. En tout cas, celui qui parle: «Dans l'exercice de ses fonctions, un inspecteur chargé de l'application», c'est là que je suis, moi.

Une voix: O.K. C'est ça.

La Présidente (Mme Robert): Ça, c'est 158.6. C'est devenu 158.7 avec la nouvelle renumérotation.

M. Sirros: O.K., le nouveau 158.7 qui était 158.6 anciennement...

La Présidente (Mme Robert): D'accord.

M. Sirros: ...qui parle de l'inspecteur. Moi, je n'ai pas de question, c'est assez clair.

La Présidente (Mme Robert): Oui. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Adopté. Donc, ensuite, le 158.8.

M. Sirros: Ça va.

M. Gobé: Ça, c'est fait. Oui.

La Présidente (Mme Robert): Alors, tel qu'amendé, l'article 158.8 est adopté?

M. Gobé: Oui.

M. Sirros: Hein? On l'a-tu amendé?

M. Gobé: Non, non, il n'est pas amendé.

La Présidente (Mme Robert): Il n'est pas amendé, lui, c'est l'autre avant?

Une voix: Il est amendé pour la renumérotation, là, mais...

M. Gobé: C'est ça, on renumérote 158.8.

La Présidente (Mme Robert): Alors, c'est à l'article 158.9 qu'on est rendu.

M. Gobé: Voilà. On l'a adopté, lui.

La Présidente (Mme Robert): Lui, il est adopté?

M. Gobé: Oui, lui, on l'a adopté.

La Présidente (Mme Robert): Avec un amendement?

M. Gobé: C'est ça. C'est un amendement écrit par...

Une voix: L'article 158.9, c'était un amendement.

La Présidente (Mme Robert): Mais l'article, tel qu'amendé, est adopté. Bon. Adopté. Alors, l'article 2 est-il adopté?

M. Sirros: Adopté.

M. Gobé: Yes. Oui, madame.

La Présidente (Mme Robert): Oui.

Une voix: Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Robert): Tel qu'amendé, oui. L'article 3 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Adopté. Le titre de loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Et le projet de loi n° 23 est-il adopté?

M. Sirros: Adopté.

M. Gobé: Non. Pardon, Mme la Présidente, je m'excuse, mais on ne peut pas adopter le projet de loi. Selon une jurisprudence qui a été citée vendredi soir, vers 22 heures, par le vice-président de l'Assemblée nationale, qui avait été saisi de ce cas...

La Présidente (Mme Robert): Ah! il est adopté par l'Assemblée.

M. Gobé: ...par le leader de l'opposition le député de Brome-Missisquoi — c'est cela — c'est une coutume et ce n'est pas... Il peut être adopté seulement en Chambre et lors de l'adoption finale. Alors, on pouvait toujours le dire, on peut répondre oui, mais ça n'a aucune valeur juridique. Alors, c'est la première fois depuis que cette démonstration savante a été faite par le président le député de Jeanne-Mance — c'est important de mentionner que c'est lui qui l'a faite... Et donc je voulais juste le mentionner.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. le député de LaFontaine.

M. Gauvin: Dans certains cas, on dit: L'article de la loi n° 23 dans son entier a été étudié.

M. Gobé: Voilà.

La Présidente (Mme Robert): Alors, quoi qu'il en soit, on a... Alors, je vous remercie. Alors, la loi n° 23, c'est terminé.

• (22 h 40) •

Mme Harel: Alors, nous allons donc reprendre l'étude de la loi n° 46. Je veux remercier, en mon nom, certainement au nom de tous les membres de la commission parlementaire, M. Boyer. Ça a été un plaisir de vous recevoir. Me Leduc, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux. Je souhaite que ce soit vraiment un travail qui permettra de résoudre un vrai problème pour des citoyens. Je vous en remercie.

M. Sirros: Je fais écho des mêmes sentiments de remerciement de la part de l'opposition officielle. Ça a été très utile, les échanges qu'on a eus, et j'espère que c'est... Je ne sais pas si ça a été votre première initiation à la vie parlementaire, ici? Oui, hein. Bienvenue. Mme Leduc, je sais que vous avez déjà assisté, vous. Vous connaissez...

La Présidente (Mme Robert): Alors, merci, M. Boyer et Mme Leduc. Alors, la commission maintenant revient à...

Une voix: On va suspendre une minute.

La Présidente (Mme Robert): On va suspendre une minute avant d'aborder la loi n° 46.

(Suspension de la séance à 22 h 41)

(Reprise à 22 h 49)

Projet de loi n° 46

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Robert): Bon. Ayant quorum, on va reprendre. Alors, nous réabordons le projet de loi n° 46, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux.

Comme rappel, bon, les articles 1, 2 et 3 étaient adoptés; nous avons suspendu l'article 4; nous en étions à aborder l'article 5. Alors, nous abordons l'article 5.

Une voix: On étudie l'article dans son ensemble?

La Présidente (Mme Robert): Oui, nous allons étudier l'article dans son ensemble.

Une voix: À 5, on était à 5; 4 ça avait été suspendu.

M. Gobé: On pourrait l'adopter à la fin à ce moment-là. On va...

M. Sirros: Mais pourquoi ça a été suspendu, le 4? Je ne me rappelle pas. C'était suspendu parce que...

● (22 h 50) ●

M. Gobé: M. Gauvin avait posé des questions.

M. Sirros: Mais, si la ministre veut le ramener, on pourrait peut-être l'adopter, l'article 4.

La Présidente (Mme Robert): Bon. J'ai réabordé le projet de loi n° 46.

M. Sirros: Vous ne voulez pas qu'on aille trop vite?

La Présidente (Mme Robert): J'ai noté que l'article...

M. Sirros: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Robert): ...4 avait été suspendu.

M. Sirros: Voulez-vous ramener l'article 4, Mme la ministre? Ça pourrait être adopté. Si ça vous tente.

(Consultation)

Une voix: Problème?

Article en suspens

Mme Harel: Ha, ha, ha! C'est que le Barreau, dans la lettre dont vous nous avez parlé, voudrait qu'on distingue nettement le 30 jours.

(Consultation)

Mme Harel: Si vous prenez la copie de cette lettre...

Une voix: On ne nous dit pas 30 jours comme tels...

Mme Harel: ...elle est datée du 3 mai, je pense.

M. Gobé: Du 3 juin.

Mme Harel: Du 3 juin, excusez-moi. Au milieu du troisième paragraphe, à partir de la phrase qui commence à la fin de la ligne 8, je pense, par les mots «cette diversion administrative pourrait en outre lui faire oublier les délais à respecter pour déposer sa plainte devant le tribunal administratif compétent».

M. Gobé: À quelle ligne?

Une voix: Ici là.

M. Sirros: C'est important ça.

Mme Harel: C'est parce que, en fait, ils argumentent une chose et son contraire. Alors, ils argumentent d'un côté que la prolongation des délais retarde l'exercice des droits de contestation. Ils appellent ça l'exercice légitime des droits de contestation, mais on peut penser que le contribuable aime beaucoup aussi l'exercice légitime des droits de révision. Dans un cas, il n'y a pas de procureur et, dans l'autre cas, il y a un procureur. Mais je pense que, dans les deux cas, les contribuables sont mieux servis.

M. Sirros: Ils veulent protéger le droit du contribuable d'avoir recours au tribunal en spécifiant qu'il faudrait l'aviser de 30 jours de délai ou quelque chose comme ça, là?

Mme Harel: C'est dans le sens où, dans la révision administrative... Bon. Vous savez, dans cette lettre-là, on dit que le contribuable peut se présenter devant l'évaluateur sans procureur. Il peut aussi se présenter au Tribunal administratif sans procureur.

M. Sirros: Oui.

Mme Harel: Alors donc, il y a manifestement un rejet de la révision...

M. Sirros: Non.

Mme Harel: ...qui est très manifeste, qui l'a été au moment de l'adoption de la loi n° 67, en 1996, puis qui l'est encore là et qui pose comme difficulté le fait que le contribuable peut se présenter sans procureur. Bon, il peut se présenter sans procureur au Tribunal administratif aussi.

(Consultation)

Mme Harel: Je pense, Mme la Présidente, qu'on revient tout simplement aux propos qu'émettait le député de Laurier-Dorion cet après-midi quand il reprenait les arguments du Barreau. Mais, ceci dit, c'est que le Barreau est contradictoire: dans un sens, il ne veut pas que soient allongés les délais pour retarder le droit de contestation et, d'autre part, il voudrait que soit bien distinctement identifié le délai pour en arriver à une entente avec l'évaluateur et le délai pour intenter son recours. Donc, ça signifie deux fois 30 jours, ça.

M. Sirros: Mais, c'est parce que... Si je comprends bien...

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Je viens de comprendre qu'on est revenu sur la lettre du Barreau parce qu'on a trouvé qu'il y avait un point au moins qui soulève des problèmes de droit réels, hein, si je comprends bien. Et c'est que la phrase qui dit que cette diversion administrative pourrait faire oublier...

Mme Harel: Les délais à respecter pour déposer sa plainte.

M. Sirros: ...des délais à respecter. Donc, il s'agit de spécifier quelque part au contribuable qu'il peut accepter cette prolongation de la période pour la révision, il peut l'accepter. Maintenant, il ne peut même pas l'accepter; il faut qu'il l'accepte. Si la ville décide, il faut qu'il l'accepte. Mais il faut au moins lui spécifier qu'à l'intérieur de ça, s'il veut exercer ultérieurement... Là, c'est un problème, effectivement. Non? Parce que la révision n'est pas encore faite, puis il aurait déjà inscrit, lui, une demande pour le TAQ. C'est-à dire ça le problème? J'essaie de comprendre.

Mme Harel: Je vais demander à...

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre.

M. Sirros: Pourquoi c'est devenu problématique aujourd'hui?

Mme Harel: Je vais vous demander d'exposer ce qui pourrait être une problématique qu'on pourrait corriger par un amendement.

M. Sirros: Et comment est-ce que ça pourrait être corrigé?

Mme Drouin (Andrée): O.K. C'est bon. On déduit de la lettre du Barreau et de certains commentaires qui nous ont été faits que, pour le contribuable, de jouer sur deux tableaux en même temps, ça pourrait faire en sorte qu'il oublie de déposer son recours devant le TAQ. Certains prétendent qu'il serait préférable d'accorder un délai distinct pour le contribuable pour lui permettre, dans un premier temps, de tenter de s'entendre avec l'évaluateur. Puis, si au bout d'un certain temps l'entente n'est pas possible, on lui accorde un autre délai distinct pour intenter son recours devant le TAQ, pour éviter qu'il ait à jouer sur deux tableaux en même temps: tenter de négocier avec l'évaluateur une entente puis en même temps de ne pas perdre son recours devant le TAQ.

M. Sirros: C'est ça. Je dois dire que je trouve ça cohérent.

Mme Drouin (Andrée): Alors, certains prétendent qu'un délai distinct, ça a pour effet de prolonger les délais, mais...

M. Sirros: Parce que, juste pour que je comprenne. Actuellement, si quelqu'un veut aller devant le Tribunal administratif, sans les modifications que nous avons ici, il y a un premier délai de 30 jours, suite à la réception de son avis d'évaluation, où il peut aller en révision.

Mme Drouin (Andrée): Non. À l'heure actuelle, il y a...

M. Sirros: À l'heure actuelle, c'est quoi?

Mme Drouin (Andrée): ...la procédure de révision préalable à l'exercice du recours. À partir du moment...

M. Sirros: Et une fois la procédure de révision terminée, il a 30 jours.

M. Drouin (Andrée): Il a 30 jours. Donc, à partir du moment où l'évaluateur lui a transmis un avis, il a 30 jours pour intenter son recours.

M. Sirros: O.K. Donc, la même logique devrait s'appliquer avec l'extension, j'imagine.

Mme Drouin (Andrée): Exactement.

M. Sirros: Oui. Sinon, effectivement, il va perdre son droit d'aller devant un tribunal, parce que, s'il ne signifie pas au tribunal dans les 30 jours après avoir reçu la première réponse qu'il va aller au tribunal, on lui dit qu'il aura une révision extensionnée. Il va dormir sur ses deux oreilles. Il va se réveiller quand il n'aimera pas le résultat de la révision puis il va aller au tribunal, mais on va lui dire: Bien, trop tard. Oui, c'est logique. Il faudrait donc, à la fin de la deuxième période, lui donner un délai...

M. Cousineau: Succesif.
● (23 heures) ●

M. Sirros: ...successif, oui, après la révision.

Une voix: ...

M. Sirros: C'est ça. J'avais raison de la lire, la lettre du Barreau. Ça semble avoir allumé quelques lumières. C'est bien, pour un non-avocat, de faire comprendre aux avocats qu'il faut qu'ils agissent suite aux recommandations des avocats. Ce n'est pas pire.

M. Cousineau: Nous, on ne l'a pas, cette lettre-là.

M. Sirros: Vous ne l'avez pas, cette lettre-là?

M. Gobé: Bien, oui, vous l'aviez dans le document, dans la pochette.

M. Sirros: Non, non, non, non. C'est moi qui vous ai donné ça, parce que j'ai une copie de la lettre, mais la ministre a refusé de la distribuer, je pense, la lettre du Barreau.

M. Gobé: Ah oui! c'est vrai. Stéphane Gosselin. C'est ça, Stéphane, hein...

M. Sirros: En tout cas, est-ce qu'on ne pourrait pas régler ça en mettant un autre délai successif à la période de révision?

Mme Harel: Alors, on va suspendre puis on reviendra.

M. Sirros: Bon.

La Présidente (Mme Robert): Alors, on resuspend l'article... On suspend la séance?

Mme Harel: Non, non.

La Présidente (Mme Robert): Non, non, on suspend l'article.

M. Sirros: L'article.

Dispositions fiscales (suite)

La Présidente (Mme Robert): Alors, nous passons... Alors, l'article 4 est à nouveau suspendu. On passe à l'article 5.

M. Sirros: ...

Une voix: On va procéder article par article?

La Présidente (Mme Robert): Alors, on procède article par article.

M. Sirros: Oui. Bien, en tout cas... Non, faisons l'article dans son ensemble. Peut-être la ministre peut

l'expliquer, puis on peut poser des questions sur tout, là. Ça serait plus logique dans la discussion. Tout un bloc.

La Présidente (Mme Robert): Bon. Pour ce qui est de 5, là, moi, j'avais proposé 205, article par article. En fait, c'est le numéro 5 dans notre cahier. Et il y a une proposition de le regarder, de le discuter globalement pour l'adopter ensuite. Alors...

Mme Harel: Alors, vous avez d'ailleurs un commentaire... Vous retrouvez un commentaire qui est le suivant, là, dans les notes qui ont été distribuées. C'est un article qui remplace l'article 205 actuel par deux articles afin de faciliter sa compréhension et d'y apporter trois modifications.

Premièrement, il précise que, même si aucune compensation visée à cet article n'est imposée, les propriétaires des immeubles visés aux paragraphes mentionnés de l'article 204 sont exemptés du paiement des taxes non foncières, compensations et modes de tarification. Il devient ainsi très clair qu'une municipalité locale ne peut décider de ne pas imposer la compensation prévue à cet article pour imposer plutôt les immeubles selon un mode de tarification qui lui permettrait d'obtenir plus que le maximum permis par l'article 205.

M. Gobé: Ah oui! c'est-à-dire?

Mme Harel: Deuxièmement, il fixe à 0,50 \$ par 100 \$ d'évaluation le taux de la compensation maximum pouvant être exigée pour un parc régional visé au paragraphe 5° de l'article 204.

Troisièmement, il fait en sorte que la municipalité locale n'aura plus, pour les autres immeubles visés au paragraphe 5° de l'article 204, à fixer un taux de compensation. Elle devra plutôt fixer dans son règlement les règles de calcul permettant de déterminer le montant de la compensation pour services municipaux, lequel ne pourra toutefois pas dépasser le maximum que prévoyait déjà l'article 205 que l'on propose de remplacer.

M. Gobé: Bon. Ça veut dire quoi?

M. Sirros: La première partie, ça veut dire quoi?

Mme Harel: O.K. Allez-y. Nous avons avec nous une grande spécialiste...

M. Gobé: Oui, oui, on voit ça.

Mme Harel: ...qui a préparé d'ailleurs un petit document de deux pages. Je suis certaine qu'il est très, très bien, puis je vais demander qu'on en fasse des photocopies.

Une voix: J'en ai déjà quelques-unes.

Mme Harel: Vous en avez déjà quelques-unes.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On est tout équipé.

M. Gobé: Elle va en avant de vos désirs.

(Consultation)

Mme Harel: Alors, nous avons un expert parmi nous en la personne de M. Jacques Ruel, qui n'est pas avocat, ça facilite les choses.

M. Sirros: Ça facilite les choses. Parfait, on va se comprendre.

Une voix: Espérons-le.

Mme Harel: Alors, il a commis le tableau que vous retrouvez à la deuxième page brochée, mais qui s'intitule page 1.

M. Gauvin: Sous forme de simulation?

Une voix: Exemple.

M. Gauvin: Exemple.

Mme Harel: Alors, vous allez nous expliquer ça succinctement.

Mme Drouin (Andrée): Je vais tenter de faire ça le plus simplement possible. L'article 205, c'est un article qui permet à la municipalité d'imposer une compensation pour services municipaux à l'égard de certains immeubles qui sont, par ailleurs, en vertu de l'article 205, exempts de taxes foncières. L'article 205 permet notamment d'imposer une compensation pour des immeubles qui appartiennent à la MRC, à la communauté urbaine. Ce sont les immeubles visés au paragraphe 5°.

Alors, principalement les modifications qu'on apporte, dans un premier temps, c'est qu'on dit: Si la municipalité refuse d'imposer une compensation en vertu de cet article-là, elle ne peut pas par ailleurs imposer une quelconque tarification pour services municipaux à l'égard de ces immeubles-là qui lui permettrait, dans le fond, d'obtenir plus que ce que la loi lui permet d'obtenir en vertu de 205. Il ne faut pas oublier que ces immeubles-là sont exempts de taxes en vertu de l'article 204. Donc, on dit à la municipalité: Si tu n'utilises pas les pouvoirs d'exiger une compensation prévue à 205, tu ne pourras pas utiliser les autres pouvoirs de tarification prévus ailleurs dans la loi à l'égard de ces immeubles-là. Ça, c'est la première précision qu'on apporte.

La deuxième modification, c'est qu'on vient réduire à 0,50 \$ du 100 \$ d'évaluation le taux de la compensation maximale qui va pouvoir être imposé à l'égard d'un parc régional. Avant 1996, c'était la règle à l'égard de tous les immeubles qui appartenaient à un organisme régional, c'était 0,50 \$ du 100 \$ d'évaluation, le montant maximal permis. En 1996, on a changé les règles pour faire en sorte que le maximum ne puisse dépasser le montant total des

sommes découlant des taxes municipales, des compensations ou des modes de tarification qui seraient payables à l'égard de l'immeuble. Par contre, on se rend compte aujourd'hui qu'à l'égard des parcs régionaux, comme c'est des très grands terrains mais qui nécessitent quand même très peu de services municipaux, il serait préférable de revenir à un maximum de 0,50 \$ du 100 \$ d'évaluation pour ce genre d'immeubles là.

Puis la troisième modification, c'est qu'on dit à la municipalité, à l'égard des immeubles qui appartiennent encore une fois aux MRC et aux communautés urbaines... C'est que, plutôt que de fixer un taux unique à l'égard de tous ces immeubles-là, qui ne pourra pas dépasser un certain maximum mais qui fait en sorte que la municipalité en appliquant le même taux à tous les immeubles perd énormément d'argent, on lui dit: Tu fixeras les règles toi-même dans ton règlement, mais tu ne pourras pas dépasser le montant maximal permis dans la loi, tout simplement.

Puis le tableau que Jacques a préparé nous donne un exemple de cette troisième modification. Peut-être que Jacques pourrait l'expliquer? Est-ce que tu pourrais expliquer ton tableau?

La Présidente (Mme Robert): Il s'agirait de se rapprocher d'un micro. Alors, M. Jacques Ruel.

M. Ruel (Jacques): Oui, Jacques Ruel, du ministère des Affaires municipales.

La Présidente (Mme Robert): Bonsoir.

M. Ruel (Jacques): En fait, le tableau que vous avez entre les mains montre tout simplement un exemple. En fait, selon la loi actuelle, si on ne prend pas le projet de modification, une municipalité, à l'égard d'un immeuble qui appartient à une instance supralocale, peut aller chercher l'ensemble des taxes municipales, sauf les taxes sur le secteur non résidentiel. Mais la loi actuelle dit que la municipalité doit le faire à l'intérieur d'un taux unique pour l'ensemble de ces immeubles-là.

Alors, j'ai montré ici, comme exemple, que... Supposons une municipalité qui aurait trois immeubles qui appartiendraient à une instance supralocale, comme par exemple une communauté urbaine. Alors, si, la municipalité, son taux de taxes foncières général est de 2 \$, vous avez un premier immeuble qui a une valeur de 200 000 \$, à 2 \$ du 100 \$ d'évaluation, ce qui donne un montant de taxes de 4 000 \$; vous avez un deuxième immeuble qui a 400 000 \$ de valeur, à un taux de 2 \$ du 100 \$, ce qui donne 8 000 \$ de taxes; et vous avez un troisième immeuble qui vaut la même chose que le premier immeuble, 200 000 \$, à un taux de taxes de 2 \$, ce qui donne 4 000 \$ de taxes.

• (23 h 10) •

Donc, la municipalité, si elle avait uniquement un taux de taxes foncières général sans autre forme de tarification, n'aurait aucun problème à appliquer la loi actuelle qui dit: Vous devez avoir un taux unique de compensation pour chacun des immeubles qui appartiennent,

par exemple, à une communauté urbaine. Le problème se pose lorsque la municipalité impose d'autres formes de taxes.

Par exemple, la municipalité peut imposer une taxe de secteur au pied de frontage: ce sont les taxes d'améliorations locales pour, par exemple, les égouts, les aqueducs, le pavage, les trottoirs, tout ça. Alors, ça, c'est une taxe au pied de front du terrain. Alors, si le premier immeuble a 300 pi linéaires de frontage à un taux de 4 \$ du pied, pour le premier immeuble, ça signifierait un montant de taxes payables de 1 200 \$, c'est l'immeuble un; pour le deuxième immeuble, encore une fois, si c'est un taux de 4 \$ du pied de front pour encore un frontage de 300 pi, ça donnerait encore une taxe de 1 200 \$; mais, par contre, le troisième immeuble, lui, n'a pas de pied de frontage, c'est-à-dire qu'il n'a pas de taxes d'améliorations locales parce que ça, ça fonctionne secteur par secteur. Alors, on comprend qu'avec cette taxe-là la municipalité a un problème, c'est qu'elle ne peut pas déterminer quel est le taux unique en fonction de la valeur de l'immeuble qui ferait en sorte qu'elle pourrait aller chercher le maximum permis par la loi pour cette taxe-là.

Et c'est la même chose pour un troisième type de taxe, qu'on peut appeler plutôt une tarification, un mode de tarification. Prenons par exemple la consommation d'eau. Alors, c'est un taux au mètre cube. Disons que le premier immeuble a consommé pour 2 000 m³ à 0,50 \$ du mètre cube, ce qui ferait une taxe de 1 000 \$ pour cet immeuble-là; le deuxième aurait une tarification de 1 500 \$, puisque cet immeuble-là a consommé 3 000 m³; et disons que le troisième immeuble a consommé 100 m³ à 0,50 \$ du mètre cube, ce qui donnerait 50 \$.

Alors, ce qu'on comprend ici, c'est que la loi actuelle dit à la municipalité: Vous pouvez aller chercher une compensation pour services municipaux, qui représente l'ensemble des taxes que vous devriez normalement aller chercher sur ces immeubles-là, mais dans le cadre d'un seul taux établi en fonction des valeurs foncières. Alors, si on calcule, par exemple, pour l'immeuble un, quel serait le montant maximal que la municipalité pourrait aller chercher en taxes, on s'aperçoit que c'est 6 200 \$, c'est-à-dire la somme des taxes et modes de tarification qu'elle imposerait normalement si l'immeuble était imposable, ce qui donne, si on le divise, ce montant-là, par l'évaluation foncière de l'immeuble, 200 000 \$, un taux moyen de taxes de 3,10 \$.

Maintenant, il faut que la municipalité aille voir, pour les autres immeubles, est-ce que ce taux de 3,10 \$ respecterait le maximum permis par la loi dans le cadre d'un taux unique. Alors, on s'aperçoit que pour le deuxième immeuble la municipalité pourrait aller chercher 10 700 \$ de taxes, si cet immeuble-là était imposable. Si on divise ce montant-là par la valeur foncière de l'immeuble, on s'aperçoit que ça donne un taux de 2,67 \$, ce qui est inférieur au 3,10 \$ du premier immeuble.

Donc, le taux que la municipalité aurait déterminé pour le premier immeuble ne peut pas s'appliquer au deuxième immeuble, puisque, selon la règle actuelle, selon le maximum que la municipalité peut aller chercher en termes de taxes, c'est évidemment le montant maximal que

la municipalité pourrait aller chercher en taxes, si cet immeuble-là était imposable, c'est-à-dire 10 700 \$. Alors, si on appliquait un taux de 3,10 \$ comme pour le premier immeuble, on arriverait à un montant qui dépasserait le plafond permis.

Et c'est la même chose pour le troisième immeuble. On s'aperçoit que pour le troisième immeuble le taux moyen qui refléterait l'ensemble des taxes pouvant être perçues sur cet immeuble-là est de 2,02 \$ par 100 \$ d'évaluation. Alors, si on dit à la municipalité: Vous pouvez aller chercher le maximum des taxes mais dans le cadre d'un taux unique, ça veut dire que la municipalité ne peut pas utiliser présentement un taux plus élevé que 2,02 \$, parce que, si elle prend le taux de 3,10 \$, elle va dépasser pour les deux autres immeubles. Si elle prend le taux de 2,67 \$, elle ne pourra pas aller chercher le maximum des taxes pour l'immeuble un, elle va aller chercher le maximum pour l'immeuble deux, mais par contre elle serait illégale pour l'immeuble trois, puisque, dans le cas de l'immeuble trois, le taux de taxes doit être inférieur à 2,67 \$.

Ça veut dire que la municipalité serait limitée actuellement au taux de 2,02 \$, ce qui fait en sorte que la municipalité ne peut pas aller chercher le maximum permis par la loi pour l'ensemble des immeubles, dans le cas présent pour les immeubles un, puis l'immeuble deux. Je ne sais pas si ça répond à vos questions. C'est ce qui se passe actuellement.

Maintenant, ce que le projet de loi dit, c'est qu'à l'égard de la compensation qui va pouvoir être exigée à l'égard de ces immeubles-là la municipalité n'aura plus à fixer un taux mais pourra déterminer dans son règlement les taxes qu'elle voudra bien appliquer, là, c'est-à-dire le 2 \$ du 100 \$, le 4 \$ au pied de frontage, et le 0,50 \$, tout ou partie de ces taux-là, parce que c'est un maximum.

Donc, ce qu'on dit dans le projet de loi, c'est que la municipalité n'aura plus à établir un taux unique de taxes en fonction des valeurs foncières mais, dans son règlement, devra décrire les taxes qu'elle veut bien imposer sur ces immeubles-là, en considérant que... Un peu comme si c'étaient des immeubles qui appartiendraient à un contribuable imposable, c'est-à-dire... C'est sûr que le taux de taxes qui va être demandé pour ces immeubles-là ne pourra pas dépasser celui qui est demandé pour l'ensemble de la municipalité.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. Ruel. Je pense que j'ai les trois députés...

M. Sirros: Moi, j'ai été très court.

La Présidente (Mme Robert): Le député de Laurier-Dorion. D'accord.

M. Sirros: C'était tout simplement pour remercier pour cette explication-là qui effectivement rend plus clair le but de l'article qui...

M. Ruel (Jacques): Mais ça, c'est le troisième point. Il y avait le premier point, le deuxième point...

M. Sirros: Oui, je sais, il y avait les autres points.

M. Ruel (Jacques): O.K.

M. Sirros: Mais, pour le troisième point, je trouve ça bien expliqué, et ça clarifie cette question-là pour moi. Je ne sais pas si mes autres collègues ont des commentaires.

La Présidente (Mme Robert): Il y a le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je voulais juste ajouter: Meilleure compréhension et ça m'apparaît très clair, c'est que la municipalité pourra choisir d'appliquer une taxe d'éclairage, une taxe de services d'entretien, de surveillance de la sécurité publique, etc. Ça peut justifier pour en arriver au montant souhaité.

M. Ruel (Jacques): Effectivement, c'est exactement ça. C'est qu'elle va pouvoir imposer le même taux de taxes, le même mode de tarification qu'elle impose à tous les autres contribuables qui sont imposables, sans les excéder toutefois, mais ça pourra être aussi une partie de la taxe imposée aux propriétaires qui sont imposables. Donc, elle n'est pas nécessairement obligée d'aller avec un taux de taxes foncières de 2 \$ du 100 \$. Elle pourrait à l'égard de ces immeubles-là imposer une taxe de 1 \$ du 100 \$, par exemple.

M. Gauvin: Je vous remercie. Je sais que madame, qui a préparé le document avec votre collaboration, voulait s'assurer qu'on comprenne du premier coup.

La Présidente (Mme Robert): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, Mme la Présidente. Vous avez parlé de parcs dans votre présentation. On parle de parcs appartenant à qui?

Une voix: Parc régional.

(Consultation)

Mme Harel: En fait, ce sont les parcs régionaux appartenant à une MRC ou à une communauté urbaine.

M. Gobé: Comment on fait...

M. Gauvin: Des parcs industriels.

Mme Harel: Pardon?

M. Gauvin: Des parcs industriels,

Mme Harel: Non, ce sont des parcs récréatifs.

M. Gauvin: O.K.

Une voix: Parcs linéaires.

Mme Harel: Mais ça, ce n'est pas le parc linéaire?

M. Sirros: Ça se peut, parce que les parcs linéaires sont maintenant des parcs régionaux.

Mme Harel: Dans les...

M. Gobé: Les enclaves d'Hydro-Québec.

Mme Harel: C'est ça. Oui, d'Hydro mais aussi des voies ferrées.

M. Gobé: Ah!

La Présidente (Mme Robert): T'as celui de Saint-Jérôme, Mont-Laurier...

Mme Harel: En fait, je pense à celui du train du Nord, là, Le P'tit train du Nord, mais il y en a maintenant un peu partout. Sur la Témis... La Témis, là, c'est une voie cyclable. En fait, je l'ai fait l'été passé, c'était très agréable.

• (23 h 20) •

M. Gobé: Comment on fait pour évaluer la valeur d'un parc, je ne sais pas, un parc régional ou une emprise, parce que ce n'est pas commercial, ça ne peut pas être le prix du terrain de la construction, je présume, c'est sur quoi? Parce que, là, vous me donnez des formules pour aller chercher l'argent basé sur l'évaluation. Mais comment on l'évalue?

Mme Harel: En fait, ce n'est pas nécessaire de l'évaluer parce que ce sont des immeubles exempts de taxes, là, selon la règle générale, et ça permet à la municipalité d'aller chercher une compensation qui est de 0,50 \$ par 100 \$... C'est ça. On revient au 0,50 \$ par 100 \$ d'évaluation. Mais comment on fait pour l'évaluer?

M. Gobé: C'est ça. L'évaluation, comment on fait? C'est quoi, les critères?

Une voix: Par voie de comparaison.

La Présidente (Mme Robert): Alors, M. Ruel va nous expliquer.

M. Gobé: Avez-vous prêté serment?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ruel (Jacques): Non. Alors, en fait, en évaluation, il y a trois techniques d'évaluation, que probablement vous connaissez. Vous avez la technique de parité, qui consiste à analyser des ventes comparables de l'immeuble en cause et de déterminer un taux, par exemple, au mètre carré ou à l'hectare. Vous avez la méthode du

coût qui, ici, pourrait être utile dans le cas d'un parc, par exemple, parce que vous avez non seulement le terrain, mais vous avez aussi des améliorations au terrain. Alors, la méthode du coût consiste à déterminer la valeur du terrain comme s'il n'y avait pas de bâtiment et d'ajouter les améliorations, au coût déprécié naturellement pour tenir compte des désuétudes fonctionnelles et physiques de ces équipements-là. Et la troisième technique est une technique...

En fait, il y a une technique qui est directe, qui nous donne un portrait immédiat de la valeur marchande, c'est la technique de parité parce qu'on prend des ventes qui nous donnent des indicateurs de la valeur. Dans les deux autres cas, c'est ce qu'on appelle des techniques indirectes pour déterminer la valeur des immeubles. Ces deux techniques-là sont la technique du coût de construction et la troisième, c'est la technique du revenu. Alors, la technique du revenu, c'est de regarder quels sont les revenus que cet immeuble-là peut générer et de leur capitaliser au taux que les investisseurs demandent, de leur rendement, pour déterminer une valeur de l'immeuble.

Alors, on peut penser qu'un évaluateur va utiliser autant que possible la technique de parité, sauf que, dans le cas, justement, d'un parc régional, c'est que vous n'avez peut-être pas des ventes d'immeubles comparables à celui que vous voulez évaluer. Alors, souvent l'évaluateur va procéder de la façon suivante: il va analyser les ventes de terrain autour du parc et il va nécessairement y apporter des ajustements pour essayer de déterminer la valeur du parc régional, qui n'est pas un immeuble complètement identique à celui des terrains qui se sont vendus nécessairement.

C'est bien certain qu'à ce moment-là, pour les ajustements, il va être obligé de faire certaines hypothèses et il va essayer de valider peut-être ses hypothèses, dans le sens qu'il va regarder, par exemple, quelles sont les contraintes d'avoir un parc versus le libre usage d'un terrain qui est vendu à des fins résidentielles ou commerciales. Parce qu'on sait que le parc régional, lui, a des contraintes que n'ont pas les autres immeubles, à savoir que, par exemple, ça interdit la construction sur cet immeuble-là. Donc, il y a peut-être des facteurs qui vont jouer négativement pour établir la valeur du parc, comparativement à la valeur d'un terrain à des fins résidentielles ou commerciales. Mais, au départ, il va se baser sur le prix moyen des terrains qui se sont vendus autour du parc régional.

Maintenant, il y a de fortes chances aussi que le parc régional contribue à augmenter les valeurs autour de ce parc-là. Disons que ça a des effets réciproques, dans le fond, après une certaine période parce que le marché va se stabiliser.

M. Gobé: C'est-à-dire qu'un parc peut faire augmenter l'évaluation des résidences autour?

M. Ruel (Jacques): Ah! c'est bien certain.

M. Gobé: Donc, augmenter leurs taxes?

M. Ruel (Jacques): Oui. Alors qu'un dépotoir, ça serait plutôt l'inverse.

M. Gobé: Basé sur quoi?

M. Ruel (Jacques): C'est parce qu'il y a une attirance, là. C'est que vous avez... La municipalité ou la communauté urbaine va investir des sommes — on peut parler que c'est une infrastructure, un parc — alors il y a des investissements qui profitent à l'ensemble de la communauté, il y a un attrait pour aller se situer tout près de ces parcs-là: il y a plus de tranquillité, vous avez les gens qui vont y habiter, vous avez les accès plus faciles au parc. C'est un peu comme la présence d'une école à côté, dans un secteur résidentiel. Alors, souvent vous allez voir les valeurs croître dû à la présence d'une école.

M. Gauvin: Il arrive parfois des exceptions.

M. Ruel (Jacques): Oui. Il y a des exceptions, toujours.

M. Gauvin: La piste cyclable Rivière-du-Loup—Cabano qui est un sentier de motoneige en hiver a fait dévaluer les résidences à l'intérieur de la ville de Cabano, en bordure, parce que ça crée un problème de bruit. Et il y a une objection. En fait, je vous la donne comme... pour vous dire que la valeur, l'évaluation d'un parc peut varier, peut modifier à la baisse ou à la hausse, dépendamment de l'explication qui nous est donnée.

M. Gobé: Mais un parc, ça génère des coûts et non pas des revenus.

M. Ruel (Jacques): Ordinairement, c'est des coûts pour la municipalité.

M. Gobé: C'est ça. Il peut y avoir un peu de tarification, mais c'est assez marginal. Est-ce que, dans l'évaluation, on tient compte de ces coûts? Parce que vous dites: On regarde les terrains voisins, enfin les terrains aux alentours, puis on essaie... Mais les terrains aux alentours, c'est peut-être pour construire des résidences, c'est peut-être des...

Une voix: Des chars accidentés.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Vous venez souvent à Rivière-des-Prairies, vous, on dirait. Mais...

M. Ruel (Jacques): C'est certain que l'évaluateur, lui, va peut-être utiliser aussi une technique de revenu, à savoir... Peut-être pas une technique de revenu, mais il va considérer l'ensemble des facteurs qui peuvent faire en sorte que le terrain doit être déprécié ou apprécié dépendant de ce qui peut se produire. Mais c'est vraiment l'évaluateur qui, lui, connaît son marché. Ce n'est pas une personne de Québec qui peut évaluer. Je ne peux pas vous dire comment on va évaluer les parcs régionaux de la CUM. C'est vraiment l'évaluateur du lieu, du coin, qui va être capable

de déterminer quelle est cette valeur-là. Et, lui, il va tenir compte de tous les facteurs qui peuvent influencer la valeur. En fait, c'est un évaluateur agréé, j'imagine, qui va faire le travail, et lui va prendre l'ensemble de ces notions et va déterminer les ajustements.

C'est parce que, dans ces cas-là, il n'y a pas de vente de gré à gré, il n'y a pas de marché. Donc, tu es obligé de partir de ventes qui se produisent autour pour avoir une indication. Maintenant, il y a énormément de facteurs qui peuvent venir influencer la valeur des terrains avoisinants versus celui qu'on cherche, celui du parc, là. Énormément de facteurs qui peuvent influencer.

M. Gobé: Mon collègue me fait un point, là.

M. Gauvin: Oui, comme je viens de le souligner, dépendamment de l'activité...

M. Gobé: Il peut déprécier aussi.

M. Gauvin: Il peut déprécier.

M. Gobé: Donc, à partir de là, on applique les fameux facteurs du tableau que vous nous avez montré sur l'évaluation, qui est 0,50 \$ — c'est ça? — du 100 \$ d'évaluation.

M. Ruel (Jacques): Oui. Ça, c'est le taux de taxes. Là, ce dont vous parliez avant, la question à laquelle je répondais ici, c'est pour comment faire pour déterminer la valeur de 200 000 \$, de 500 000 \$ ou de 1 000 000 \$.

M. Gobé: C'est ça. Ou de 1 000 000 \$ ou plus que ça. Et là on applique le 0,05 \$.

M. Ruel (Jacques): Oui, 0,50 \$...

M. Gobé: 0,50 \$, pardon.

M. Ruel (Jacques): ...par 100 \$ d'évaluation.

M. Gobé: Par 100 \$ d'évaluation. Un parc régional comme celui du bout de l'île, la pointe des Prairies, qui est immense, qui peut valoir, en termes de terrain, 4 000 000 \$, 5 000 000 \$, 6 000 000 \$, ou peut-être plus.

M. Ruel (Jacques): Effectivement, je sais que celui sur la... À 0,50 \$... Le problème s'est posé surtout pour le cas du parc régional qui est situé dans Pierrefonds, sur le territoire de la CUM.

M. Gobé: Ah oui, oui! Je vois lequel vous voulez dire, là.

M. Ruel (Jacques): Je sais qu'autour de 2,12 \$ ça rapportait quelque chose comme 730 000 \$ de taxes. Alors, à 0,50 \$, on va diviser à peu près par quatre, ça va donner à peu près 175 000 \$ de taxes. Je pourrais peut-être essayer

de trouver la valeur. J'ai probablement la valeur dans mes papiers.

M. Gauvin: Ça nous fait comprendre le principe.

M. Gobé: C'est un bon exemple. Donc, ça, c'est payé à la ville par la Communauté urbaine de Montréal?

M. Ruel (Jacques): Oui, effectivement.

• (23 h 30) •

M. Gobé: Mais comment expliquer que la Communauté urbaine qui reçoit de l'argent de la ville pour se financer lui redonne de l'argent?

M. Ruel (Jacques): C'est parce que les parcs ne sont pas situés dans toutes les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal. Je crois que vous avez 29 municipalités sur le territoire sur la Communauté urbaine de Montréal. Par contre, il y en a seulement une douzaine qui ont la présence de parcs régionaux, et les plus importants sont Pierrefonds et Montréal.

M. Gobé: C'est parce que c'est des équipements à vocation régionale, comme on dit, donc il n'est pas nécessaire qu'ils soient situés dans une municipalité pour que les gens aillent s'y promener.

M. Ruel (Jacques): C'est ça. C'est les gens de toute la Communauté urbaine qui peuvent aller se promener sur ces parcs-là et...

M. Gobé: Donc, ils devraient être exempts de taxes.

M. Ruel (Jacques): Finalement, ce ne sont que 12 municipalités qui donnent des services à ces parcs-là. Parce que les municipalités locales donnent des services aux parcs, donc c'est normal qu'elles perçoivent une certaine compensation pour les services municipaux.

M. Gobé: Mais c'est parce que — mon collègue me fait valoir des points — c'est une taxe de compensation, comme Mme la ministre nous le disait, pour des services, d'accord: police, enfin, je ne sais pas trop quoi. Sauf que la police est déjà payée par la Communauté urbaine de Montréal, puis c'est les parcs régionaux qui appartiennent à la Communauté urbaine de Montréal, sa propre police qui surveille. Je ne vois pas pourquoi elle paie une compensation là-dessus. L'entretien des fleurs, c'est les services de la Communauté urbaine de Montréal.

Moi, je fais mon jogging dans un... je m'entraîne dans un... Jogging, ce n'est pas un mot français, je cours dans un parc — il y a des parcs régionaux à Montréal — des fois, et puis je vois des véhicules, des camionnettes de la Communauté urbaine de Montréal. Là-dedans, il y a des gens qui font toutes sortes de choses. Il y a un petit chalet, là, celui de Pointe-aux-Trembles, il y a un chalet d'accueil, c'est des gens qui sont payés par la Communauté urbaine de Montréal. Donc, j'ai l'impression que l'ensemble des

services qui sont donnés sur le parc sont payés par la Communauté urbaine et non pas par la ville. Et puis la surveillance, bien, c'est la police de la Communauté urbaine. Alors, c'est quoi, la compensation? Le courant électrique, c'est payé à Hydro-Québec, s'il y en a, il y a un chalet.

M. Ruel (Jacques): Vous avez tous les...

Mme Harel: Regardez, là...

M. Gobé: Je ne sais pas, je veux juste... je ne veux pas faire trop longtemps là-dessus. Vous avez raison, je vais vous écouter, là.

Mme Harel: En fait, ce qui est intéressant, c'est de pouvoir profiter de ces grands espaces qui auraient pu être transformés par les municipalités en lotissements pour des fins résidentielles, par exemple. Et donc il y a une perte, là, de valeurs foncières pour la municipalité. Ce sont des parcs qui sont entretenus par la CUM, qui sont administrés par la CUM mais qui finalement sont installés sur des territoires de municipalités qui n'ont pas de, si vous voulez...

Une voix: De revenus.

Mme Harel: De revenus, effectivement.

M. Gobé: Donc, c'est une compensation pour manque à gagner.

Mme Harel: En quelque part, oui.

M. Gobé: D'accord. Là, vous venez de m'expliquer...

Une voix: Et services rendus.

Mme Harel: Et services...

M. Gobé: Quels services?

Mme Harel: Bien, ça peut être les routes pour s'y rendre, le pavage, l'aqueduc, l'égout, je ne sais pas, là. Où vous allez faire le jogging...

M. Gobé: Oui, d'accord, je comprends.

Mme Harel: ...je ne sais pas s'il y a des toilettes...

M. Gobé: Oui, dans le chalet. Il y a un petit centre d'accueil, là. Il y a une toilette, il y a des lavabos, il y a des choses comme ça.

M. Gauvin: On ne retrouve pas cette problématique-là...

M. Gobé: Non, mais ce que je comprends surtout, c'est une compensation pour un manque à gagner, un «en lieu» pas de taxe, mais... C'est ça. Ça, c'est intéressant.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: On ne retrouve pas cette problématique-là uniquement à la Communauté urbaine. Vous avez des municipalités d'importance où ils sont à proximité, et il se compense des frais pour des services que vous retrouvez dans une municipalité qu'il n'y a pas dans l'autre. Ça peut ressembler à ça.

M. Sirros: Mais, moi, j'ai une question...

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Laurier-Dorion.

M. Sirros: Quand je lisais l'article 5 dans ses débuts, là, au point 205, on parlait «d'une construction destinée». Au 1^o, là. Et je n'avais pas compris la première modification qu'on visait à faire et je reviens un peu sur ça. Mais, ça mis à part, c'est quoi, une «construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses faisant partie d'un système d'alimentation en eau potable, d'assainissement des eaux usées ou de gestion des matières résiduelles»? Est-ce que c'est un édifice qui abrite les deux: des matières résiduelles et qui loge également des personnes, ou des animaux, ou des choses? Des choses étant, j'imagine...

M. Gobé: C'est quel édifice qui peut abriter les personnes ou des animaux?

M. Sirros: Comme les HLM qui sont devenus des soues à cochons, selon ce que les journaux en disaient.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Sirros: Ah là, là! un bel exemple, hein.

Une voix: Puis des choses probablement aussi.

M. Sirros: Des choses aussi.

(Consultation)

Mme Harel: Je vais demander...

Une voix: ...

Mme Harel: Je vais vous demander de donner cette explication.

Mme Drouin (Andrée): O.K. Bon, moi, ce qu'on m'a dit, c'est que «construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses», c'est une formule consacrée. C'est lorsqu'on veut viser vraiment juste la coquille d'un bâtiment, parce que l'expression «bâtiment», ça comprend les constructions et tous les bâtiments.

Alors, quand on veut vraiment viser uniquement la coquille, les quatre murs et un toit, on utilise «construction destinée à loger ou à abriter des personnes, des animaux ou des choses».

Puis, comme on ne voulait pas briser l'uniformité de l'expression qu'on retrouve un peu partout dans la Loi sur la fiscalité, c'est pour ça qu'ici on a laissé «animaux», même si on sait très bien que ça ne s'applique pas dans un cas de système d'alimentation en eau potable, d'assainissement des eaux usées ou de gestion de matières résiduelles. On peut abriter des personnes, notamment les contrôleurs, on peut abriter des choses, l'équipement comme tel, mais c'est sûr qu'on n'abritera pas des animaux dans ce genre de coquille là. Mais, nous, c'est tout simplement... C'est une formule consacrée qu'on retrouve à certains endroits dans la Loi sur la fiscalité lorsqu'on veut vraiment viser les quatre murs et le toit, la coquille.

M. Sirros: O.K. Maintenant, pour l'article 5, j'ai compris le troisième but qu'on cherche, le deuxième par rapport au parcs régionaux. Je ne suis pas sûr d'avoir compris le premier auquel se rattache... sur ce que je viens de vous questionner, parce que je la trouve un peu tordue, comme formule d'explication. Alors, peut-être un deuxième effort pour nous expliquer qu'est-ce que ça vise à faire là.

Mme Drouin (Andrée): C'est une clarification parce que cet... On a déjà ça à l'article 205 actuel. Quand on regarde au — un, deux, trois, quatre, cinq — ...

M. Sirros: Mais le «ça», c'est quoi?

Mme Drouin (Andrée): ...sixième alinéa du 205 actuel, c'est déjà prévu que la municipalité est, en quelque sorte, non pas obligée d'imposer cette compensation-là, mais, par contre, si elle n'impose pas la compensation prévue à 205 avec les maximum qui y sont prévus, elle ne peut pas utiliser les autres modes de tarification prévus dans la loi, notamment les modes de tarification prévus à 244.1 et suivants, pour services municipaux. La loi lui dit: C'est des immeubles exemptés de taxes, mais tu dois utiliser cette compensation-là à l'égard de ces immeubles-là.

Alors, on est venu clarifier ça parce qu'il semblerait que ce n'était pas dit suffisamment clair dans le 205 actuel. Alors, on l'a formulé différemment. Mais, à notre avis, c'était déjà dans le 205 actuel. Donc, c'est pour ça que je parle d'une précision là, c'est qu'on vient vraiment, en rédigéant autrement, tenter de...

M. Sirros: O.K.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Roberval.

M. Laprise: Est-ce que c'est une exemption automatique ou si c'est une exemption si on la demande. Par exemple, mettons qu'une municipalité a un terrain dans une autre municipalité ou un bâtiment de service, est-ce que c'est automatique, qu'elle est exemptée de taxes, ou si...

Mme Drouin (Andrée): Oui, c'est 204.

M. Laprise: C'est automatique. Ça va devenir automatique avec la nouvelle loi.

Mme Drouin (Andrée): Non, c'est déjà automatique, l'exemption de taxes. C'est au niveau de l'imposition de la compensation, c'est à la discrétion de la municipalité locale.

M. Laprise: À la discrétion de la municipalité. O.K.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, Mme la Présidente, j'ai une question...

Une voix: Existentielle.

M. Gobé: Oui, quasiment, parce que je suis certain que ça va faire plaisir à la ministre. Un immeuble public bien sûr est exempté de taxes, comme on dit, il y a une taxe compensatoire. S'il y a une antenne de télécommunications sur l'immeuble...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Et vous allez voir... Non, non, je suis sérieux. Une antenne, il peut y avoir deux types d'antenne, une antenne...

Une voix: Parabolique.

Mme Harel: Sans fil ou avec fil.

M. Gobé: ... — non, les deux étant télécommunications sans fil, bien sûr — qui appartient à un privé et l'autre qui appartient à un... publique. Alors, prenons un exemple. Un immeuble qui appartient à la Communauté urbaine de Montréal, qui ne paie pas de taxes, donc qui reçoit une compensation légère, 0,50 \$ du 100 \$ d'évaluation, et dessus il y a une antenne qui appartient... Parce qu'ils communiquent entre eux autres dans leurs petites voitures, il y a une antenne de télécommunications. Hein? Vous les voyez des fois, ils jouent au service de police, par exemple. Est-ce qu'ils sont assujettis... à quelle loi, là? Comment ça marche? Comme les antennes privées de Bell Mobilité par exemple, ou est-ce que c'est... Ils n'en paient pas, eux autres, ou... Alors, excusez-moi, c'est parce que...
● (23 h 40) ●

Mme Drouin (Andrée): Bien, si on se souvient de ce qu'on a permis à l'évaluateur de faire en vertu de l'article 3, donc de constituer une unité d'évaluation distincte en regroupant toutes les constructions faisant partie d'un réseau de télécommunications sans fil, c'est ça qui va déterminer quelle sera la valeur de l'unité d'évaluation qui appartient à l'organisme public. Donc, en vertu de 205, si l'antenne est incluse dans l'unité d'évaluation qui appartient

à l'organisme public, la compensation sera calculée en fonction de la valeur de l'immeuble qui appartient à l'organisme public. Par contre, si l'évaluateur a décidé de créer une unité distincte, cette unité-là va être assujettie à la taxation mais non aux compensations, parce que l'unité d'évaluation appartient à un exploitant privé et non à un organisme exempt de taxes à l'article 204.

M. Gobé: O.K. Donc, si on met une antenne de Bell Mobilité...

Mme Drouin (Andrée): Il ne faut pas parler de compensation pour...

M. Gobé: ... — c'est ça — sur l'immeuble de la Communauté urbaine, l'antenne va être évaluée puis il va payer une taxe parce que c'est une antenne qui appartient à une compagnie de télécommunications privée. Maintenant, sur l'immeuble d'à côté, le poste de police, par exemple, il y a une antenne de télécommunications sans fil, elle, elle va être évaluée pour un montant compensatoire. C'est ça?

Mme Drouin (Andrée): L'antenne?

M. Gobé: L'antenne de télécommunications sans fil qui appartient à l'organisme public, parce que l'organisme public ayant son propre réseau de télécommunications sans fil...

Mme Drouin (Andrée): Ça va faire partie de la valeur de l'unité d'évaluation comme telle, puis, lorsqu'on dit: Bon, bien, dans certains cas, c'est 0,50 \$ du 100 \$, ça va être inclus dans la valeur de l'unité comme telle, de l'immeuble, ça va faire partie de l'immeuble, donc ça va être assujetti au maximum prévu dans l'article 205.

M. Gobé: Bon. Je savais qu'on reviendrait sur les antennes, voyez-vous.

Une voix: Adopté?

M. Gobé: Bien, je ne sais pas...

Une voix: Ah! oui, oui.

M. Gobé: Oui?

La Présidente (Mme Robert): Bon. Est-ce que vous...

Une voix: ...dans cinq minutes, à peu près.

M. Gobé: O.K. Alors, si...

La Présidente (Mme Robert): Alors, est-ce que vous avez eu...

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): ...toutes les explications nécessaires?

M. Gobé: Après les explications, c'est vrai, les tableaux et les explications des gens, là, on...

La Présidente (Mme Robert): Il y a un amendement, là. Il y a un amendement qui avait été présenté sur... Il est adopté? Bon. L'amendement est adopté. Est-ce que l'article, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Article 206.

Mme Harel: Alors, nous avons bien travaillé, n'est-ce pas? Nous pourrions peut-être, si vous y consentiez, nous quitter.

M. Gobé: Ah! pas déjà!

Mme Harel: À cette heure tardive.

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Robert): Alors, il y a une proposition...

Mme Harel: Est-ce qu'il y aurait consentement?

Une voix: Ah! tout à fait.

M. Gobé: Mme la ministre, c'est malheureux qu'il faille se quitter en si bon chemin d'adopter les projets, mais...

La Présidente (Mme Robert): Alors, nous ajournons nos travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 23 h 43)

