



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

108 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (4)

106 — Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et

110 — Loi modifiant diverses dispositions législatives
concernant les organismes intermunicipaux de
l'Outaouais (2)

Le vendredi 14 décembre 1990 — No 63

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 108 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives	
Véhicules hors normes et véhicules avec chargement (suite)	CAE-3555
Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes	CAE-3562
Dispositions diverses relatives à l'usage des chemins publics	CAE-3563
Dispositions pénales	CAE-3563
Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles	CAE-3573
Obligations du conducteur	CAE-3574
Véhicules hors normes et véhicules avec chargement (suite)	CAE-3577
Projet de loi 106 - Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi	CAE-3580
Remarques préliminaires	CAE-3581
M. Sam L. Elkas	CAE-3581
Exposé général	CAE-3582
Étude détaillée	CAE-3583
Permis de taxi	CAE-3583
Permis de chauffeur de taxi	CAE-3587
Inspection et saisie	CAE-3588
Règlements du gouvernement	CAE-3589
Règlements d'une autorité régionale	CAE-3590
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec	CAE-3591
Dispositions pénales	CAE-3591
Ligue de taxis de Montréal inc. subrogée	CAE-3594
Projet de loi 110 - Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les organismes intermunicipaux de l'Outaouais	CAE-3596
Pouvoirs généraux	CAE-3597
Compétence de la Communauté	CAE-3598
Facturation et envoi des comptes de taxes	CAE-3600
Dispositions financières	CAE-3602
Société de transport de l'Outaouais	CAE-3606
Société d'aménagement de l'Outaouais	CAE-3630
Loi sur la fiscalité municipale	CAE-3635
Modifications de concordance à diverses lois	CAE-3642
MRC des Collines-de-l'Outaouais	CAE-3643
Régie intermunicipale et gestion des déchets	CAE-3646

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Jean Garon
M. Claude Ryan
M. Francis Dufour
M. Robert LeSage
M. John Kehoe
M. Robert Middlemiss
M. Albert Khelfa

- * M. Jean Couture, ministère des Transports
- * M. Guy Vaillancourt, idem
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- * M. Michel Trudel, idem
- * Mme Agnès Dupriez, idem
- * M. Claude Gélinas, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Jean-P. Vézina, idem
- * M. André Carrier, ministère des Affaires municipales
- * M. Jeremie Giles, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 14 décembre 1990

Étude détaillée des projets de loi 108, 105 et 110

(Dix heures vingt-neuf minutes)

Projet de loi 108

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Lors de l'ajournement des travaux de la commission, nous étions à discuter de l'article 168.

Véhicules hors normes et véhicules avec chargement (suite)

M. Garon: Essentiellement, les représentations qu'on veut faire au ministre, c'est que dans les explications, on dit qu'on veut appliquer ça aux charges indivisibles. On dit, à ce moment-là: Pourquoi ne pas le mettre dans le projet de loi? L'encadrement va être complet, d'autant plus que vous dites que c'est ça que vous voulez faire, et pour des fins de recherche; on a dit "des fins de recherche". À ce moment-là, il n'y aurait pas de problème.

M. Elkas: Il y a les charges indivisibles, puis il y a les charges...

Une voix: divisibles...

M. Elkas: Non, pas divisibles, l'autre, c'est les...

M. Garon: Pour la recherche. Ce qu'on voudrait avoir, là, au fond, le plus rapidement possible, s'il était possible, cet avant-midi, parce qu'on les regarderait à l'heure du midi, parce que c'est là-dessus surtout qu'on veut poser des questions - l'étude du projet de loi n'a pas été assez rapide - ce sont les rapports annuels, les états financiers du fonds...

M. Elkas: Du fonds qui a été créé.

M. Garon:... depuis le début. C'est ça, essentiellement. Ils vont nous permettre de mieux apprécier le programme de réduction du nombre de permis et d'étudier le projet de loi rapidement.

M. Couture (Jean): Il y a plusieurs raisons à l'approche...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. M. Couture?

M. Elkas: M. Couture.

M. Couture: La première est... Je pense que le député de Lévis a compris, hier, les programmes expérimentaux. Je prends un exemple: Manac, par exemple, qui construit des semi-remorques dans la Beauce, veut nous mettre sur la route de nouvelles configurations de semi-remorques ou de véhicules, et disons que cette semi-remorque-là n'est pas prévue à la réglementation, on n'a aucun moyen de laisser circuler ce véhicule-là. Alors, on est obligé de lui mentionner, de lui dire: Va faire évaluer ton véhicule. ou tes véhicules en Ontario, aux États-Unis, parce que, au Québec, ce n'est pas prévu au règlement.

Alors, pour prévoir, pour permettre à ces gens-là une certaine évolution technologique, le ministre a ces pouvoirs-là pour laisser circuler ces véhicules-là sur la route; ça va pour du chargement divisible. L'autre cas, c'est pour les traverses de chemins publics, entre autres. Vous savez qu'on a les voies publiques, mais, aussi, il y a les camions des industries forestières qui traversent nos chemins publics, à l'occasion. Alors, ils traversent avec des charges et des véhicules qui sont non conformes à la réglementation, mais ils ne font que traverser perpendiculairement le chemin public. Alors, le ministre peut leur accorder des droits de passage, sous certaines conditions de signalisation, et, bien entendu, s'ils créent des dommages aux chaussées, ils doivent défrayer les coûts des réparations, etc. Alors, c'est du chargement divisible qui n'est pas prévu au règlement, parce qu'on ne voudrait certainement pas avoir ces charges énormes et ces véhicules énormes sur nos routes; alors, à ce moment-là, le ministre se réserve le droit, dans certains cas, d'émettre ces permis-là. Et les permis dont je vous parle, là, c'est environ une dizaine d'entreprises québécoises, principalement dans les régions...

M. Garon: Mais pourquoi ne divisent-ils pas leurs voyages? Pourquoi ne diviserait-ils pas leurs voyages comme tout le monde?

M. Couture: C'est parce qu'ils font - je dirais dans certains cas - 50, 60, 100 kilomètres dans le bois, puis ils vont sur un autre site de production, par exemple de l'autre côté de la voie, et c'est efficace et productif pour eux de transporter des charges énormes sur des routes privées, mais étant donné qu'ils ont à traverser perpendiculairement la route publique, il faudrait qu'ils baissent leurs charges dramatiquement et au point de vue économie du Québec, ça limiterait l'économie. On n'est pas les seuls qui faisons ça. En Amérique du Nord, la majorité des

juridictions laissent circuler ces charges, ces surcharges-là à angle droit sur leurs chemins publics. Alors, c'est un des moyens que le ministre a à sa disposition pour émettre ces permis-là pour laisser circuler ces véhicules-là.

M. Garon: Mais ils ne doivent pas juste traverser, ils doivent faire des bouts aussi sur les chemins. Là, ce que vous dites, c'est **comme** s'ils ne faisaient que traverser une route publique.

M. Couture: Disons que je suis moins familier dans tous les cas, mais on a présentement environ 7 entreprises qui ont demandé 10 traverses. Ce qu'on fait, c'est que dans le règlement sur les charges et dimensions, on a tout listé, on a tout **énuméré**, dans une annexe, les cas qui ont déjà été préalablement autorisés par le ministre. Ce qui nous inquiète, c'est les nouvelles demandes qu'on ne peut pas prévoir dans un règlement présentement. De toute manière, en général, le pouvoir discrétionnaire du ministre, c'est uniquement pour des cas qui ne sont pas prévisibles. Et on veut se garder le pouvoir, finalement, de ne pas être coincés, là, parce qu'on n'a pas un règlement. On ne pourrait pas répondre aux clients, aux transporteurs, aux industries: Bien, attendez qu'on modifie le règlement; dans un an, vous reviendrez nous voir. Alors, ça nous prend un moyen pour...

M. Garon: Moi, je vais vous dire une chose. À la base de tout ça, à ce qu'il me semble, c'est que quand les camionneurs ont fait la manifestation - je vois M. Miller ici - au fond, ce que les gens veulent, c'est une concurrence loyale. Vous n'avez jamais pensé, par exemple, à avoir un comité Intergouvernemental, que ce soit les mêmes règles partout? Justement, on est dans le libre-échange. Je comprends que le transport n'est pas dedans mais, quand même, il y aurait un comité, admettons, New York, les principaux États limitrophes, pour ne pas être plus permissif à une place qu'à l'autre. Là, les gens seraient contents, ils diraient: On est dans la même compétition. On est dans les mêmes règles du jeu.

M. Couture: M. Garon, on ne parle pas du tout du même type de véhicule. Ce dont vous **parlez** là, la parité entre les juridictions, c'est déjà fait. Vous parlez à celui qui est le représentant du Québec sur des comités nationaux aussi bien canadiens qu'américains. Et on partage beaucoup votre avis à savoir que c'est du Nord-Sud qu'on fait de plus en plus plutôt que du Est-Ouest. M. Miller qui est là, nous connaît très bien. Il sait très bien de quoi on parle. Ce dont on parle présentement, c'est des cas extrêmes, des cas comme, par exemple, des grosses charges. Ceux qui traversent les chemins publics, entre autres, c'est des gros véhicules et pour un petit bout d'environ 30 pieds, on aurait à réduire

dramatiquement les charges pour les industries forestières, entre autres, ce qui nous apparaît invraisemblable. Et on serait la seule juridiction en Amérique du Nord à ne pas autoriser ces traverses de chemins publics là. Alors, je vous répète, ce qu'on fait, c'est que dans le règlement sur les charges et dimensions, on prévoit **déjà**... Dans le nouveau règlement qui devrait entrer en vigueur au printemps, il y a déjà, en annexe, les endroits où le ministère a déjà autorisé des traverses de chemins publics. Alors, ces cas-là sont prévus, et le ministre n'aura pas à émettre de permis spéciaux pour ces cas-là. Mais s'il y a, par exemple, d'autres entreprises - je pense à Lauralco qui s'installe dans notre région, je pense à d'autres entreprises dans le futur...

M. Garon: Ah! lui, il n'avait qu'à se localiser d'une façon plus intelligente.

M. Couture: Oui, mais il y a d'autres entreprises québécoises qui viennent sur notre territoire, qu'on ne connaît pas présentement et qui s'installent. Alors, le ministre pourrait avoir ce pouvoir de leur donner l'accès à angle droit sur nos chemins publics, mais avec des conditions de signalisation particulières, également des prévisions que si le ministère refait des retouches à la voie publique, bien ce sera aux frais des entreprises qui brisent la voie publique. Ça, c'est ce que le ministre fait avec l'article 633 qui prévoit des conditions de circulation, signalisation, ainsi que les frais.

M. Garon: Lauralco aura toujours des problèmes parce qu'il a eu une localisation politique. C'est ça que ça donne. Les bateaux, si vous voulez, de telle grosseur, ne dépassent pas le pont de Québec.

M. Couture: On mentionne Lauralco, mais la majorité des demandes, M. Garon, c'est principalement pour les industries forestières et minières au Québec, ce qui est en fait, finalement, le sens de notre industrie.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais pourquoi ne pas le limiter à ce moment-là, le dire dans le cadre de la loi, dans l'article? Si c'est ça, pourquoi ne pas le dire?

M. Couture: Bien, il y a le cas, par exemple, de ce qu'on appelle... Là, je viens de vous parler des cas...

M. Garon: Vous avez dit les cas des charges, indivisibles, un.

M. Couture: Traverses de chemins publics...

M. Garon: Des charges... Les affaires...

M. Couture: On parle toujours de charges divisibles, ici.

M. Garon: Des expérimentations. Puis, vous avez dit dans des cas très exceptionnels de traverses de routes. Pourquoi ne le dites-vous pas, si c'est ça?

M. Couture: Juste pour...

M. Garon: Parce que là, autrement, vous donnez un pouvoir total.

M. Couture: Oui. Je vous répète que c'est justement ça qui est l'essence même de l'article. C'est pour des cas imprévisibles. Si tous tes cas étaient prévisibles, et que vous pourriez m'assurer, M. le député, qu'on n'aurait pas d'imprévisibles dans le futur, on pourrait s'arranger avec ça. Mais il y a toujours des cas imprévisibles.

M. Garon: Ça se met, ça, dans des lois. Sauf, qu'à ce moment-là, ça devient des cas exceptionnels. Ce n'est pas des cas, ce n'est pas la règle. Le danger ce n'est pas ça, c'est que l'exception devienne la règle.

M. Vaillancourt (Guy): On a eu une demande justement ce matin, M. Garon, de traverser à Saint-Fulgence, d'une espèce de cabane sur des traîneaux tirés par une espèce de tracteur hybride avec une longueur... Je ne sais pas comment ils en ont, peut-être une trentaine à traverser. Il n'y a aucune signalisation sur un traîneau. Sur les côtés, il n'y a pas de feu, il n'y a pas de réflecteur. Des fois, c'est bas ces choses-là. Des fois, ça peut être haut.

M. Garon: Mais ça, les dimensions, je n'ai pas de problème avec ça.

M. Vaillancourt: Ça peut être des charges qu'ils transportent aussi. Dans ce cas, ce n'est pas des charges lourdes. Des fois, des charges lourdes, ils les transportent sur des traîneaux aussi sur toutes sortes d'équipements hybrides, là. Alors, ces cas-là, l'article 633 est fait pour ça, pour avoir un certain contrôle là-dessus parce que si tout le monde, demain matin, décidait de faire une traverser puis traverser dans des zones de 90 kilomètres, bien, un bon jour, il y aurait un accident ou quelque chose. Alors, il y a de prévu des planches de sécurité avec une présignalisation, des réductions de vitesse. Des fois, ça prend des véhicules, ça prend une personne...

M. Garon: Moi, ce n'est pas ça. Ce que vous dites là, j'admets tout ça. Pas de problème. C'est uniquement les charges, les pesanteurs qui brisent les routes. Le reste, je veux dire, des affaires comme ils coupent les fils de téléphone, habituellement, comme ils les coupent à leurs frais, ils n'ont pas intérêt à faire le trajet le

plus long et à en couper le plus possible, ça coûte plus cher. Mais quand c'est gros, aussi, je pense bien que personne n'est intéressé à bloquer le trafic pendant des heures. Ce n'est pas ça qui est le problème. C'est les charges qui brisent les routes. Le reste, je comprends..

M. Elkas: Si on pouvait trouver la solution à ce que vous nous dites, mais c'est tellement impossible de...

M. Garon: Ah! moi, je fais confiance à vos avocats.

M. Elkas:... prévoit tous les cas.

M. Garon: Vous avez quelqu'un à côté de vous qui a beaucoup d'imagination...

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon:... et d'expérience.

M. Elkas: Il ne faudrait pas bloquer non plus...

M. Garon: Non, non. Je suis certain que... C'est de circonscrire pour que ça devienne vraiment exceptionnel, pour que ça aide la gestion du ministère aussi.

M. Elkas: Je comprends ça.

M. Garon: La gestion est facilitée par ça, parce qu'on dit: Écoutez, la loi nous dit ça.

M. Elkas: Mais s'il faut venir ici toutes les fois qu'on a des...

M. Garon: Non, moi, je pense qu'ils peuvent le dire pour que ce soit exceptionnel. Ce que vous dites, là, je comprends ce que vous dites. Ce n'est pas absurde, mais il ne faut pas, à un moment donné, que l'inverse arrive et que les entreprises, par facilité, disent: Bien, on va se servir du relâchement du ministère en faisant que les exceptions deviennent la règle, et là, on met toutes sortes de choses là-dedans alors qu'on n'a pas besoin de ça.

M. Couture: M. Garon, c'est justement ce qu'on veut éviter. Je vous écoutais dire, hier, avec une certaine exactitude, que des fois les gens s'installent le long des routes et que ça ralentit le trafic. C'est justement ce qu'on veut éviter. Si tous ces cas-là étaient prévisibles et qu'on pouvait encadrer ça dans une belle réglementation, ça serait une chose qui serait souhaitable. On ne veut certainement pas faire ça, parce que des cas de traverses de chemin public, c'est des cas très - moi je vous encourage un jour, si ça vous intéresse, à venir voir ça - spécifiques. Chacun a des demandes particulières,

pour une industrie particulière, et s'il fallait mettre ça dans un règlement, on n'aurait pas le choix de dire non par après. Ce qu'on veut se donner, au ministère, c'est la latitude maximum avec la circulation, la signalisation, les structures, les chaussées, d'analyser cas par cas des situations, des cas ad hoc et, finalement,

M. Garon: Oui, mais ça c'est dangereux aussi.

M. Couture: ...de donner...

M. Garon: Ça c'est dangereux, parce que c'est justement de la pression à ce moment-là pour essayer de convaincre, alors que ce n'est pas ça. Le but c'est que ça reste exceptionnel, et que les charges divisibles soient divisées, et ce qui est possible, c'est ce qui est exceptionnel.

M. Couture: Oui, M. Garon, seulement, sans faire un débat, là, on a des situations qui varient énormément d'un cas à l'autre. Une traverse de chemin public sur une route de campagne, dans un rang très éloigné, n'exige pas le même niveau de, je dirais, pas de sécurité, mais je dirais que les panneaux de signalisation de vitesse sont complètement différents, comme si on avait, **ultimement**, je vous **parle** d'un cas ultime, une traverse de chemin public à travers une autoroute, ce qu'on n'a pas au Québec. Mais disons que la route 132 ou la route qui monte à **Chicoutimi** exige des mesures de **sécurité** complètement différentes.

M. Garon: Je comprends ça. Mais ce que je comprends surtout, et moi je trouve que c'est très important, c'est que, quand les camionneurs ont manifesté au mois de **mars**, ce qu'ils voulaient, c'est des règles du jeu équitables. **Ils** ont dit: On veut concurrencer, mais on ne veut pas concurrencer avec des règles différentes les uns des autres. S'ils connaissent les règles du jeu, que les règles du jeu c'est ça, comment la compagnie qui va dire: Moi, je peux avoir le contrat parce qu'après ça, moi, j'aurai un permis exceptionnel... Alors, les règles du jeu ne sont pas équitables. Il y a celui qui l'a et celui qui ne l'a pas, et il y a des faveurs **là-dedans**, il y en a qui passent plus facilement, d'autres moins facilement, tandis que la règle, c'est que les charges divisibles sont divisées, et il y a des cas très exceptionnels qui sont acceptés. **Ça** établit des règles du jeu beaucoup plus équitables pour les camionneurs, pour les entreprises du transport.

M. Vaillancourt: Avec le nouveau règlement, M. Garon, sur le permis spécial de circulation, dans tous les cas de surcharge, c'est une expertise de la direction des structures, la direction des chaussées, via un comité hors normes du ministère. Et, en bout de piste, c'est la Société

qui émet le permis, tous ces cas-là. On verrait mal le ministre émettre un permis de surcharge alors que la direction des structures dit: C'est trop lourd pour passer sur une structure. Ce serait un non-sens. Ce qu'on fait, c'est que tous les permis de surcharge, maintenant, dans tous les cas d'indivisibles, passent tous au niveau du comité d'expertise hors normes, dont la Société fait aussi partie. Et contrairement à l'ancienne directive, où il y avait des permis qui étaient hors directives, qui devaient exceptionnellement être signés par le ministre, maintenant, ce n'est plus ça. Ça passe dans la vraie machine à saucisses pour être sûr que le produit qui circule sur la route ne viendra pas faire une catastrophe, briser une structure, imputer des coûts à l'État. C'est l'usure aussi.

(10 h 45)

M. Garon: Pas seulement briser. C'est l'usure. Quand je regarde les ponts romains là, je suis impressionné quand je vois les ponts romains qui sont là depuis 2000 ans, mais quand il arrive des charges lourdes - peut-être bien qu'elles n'écraseront pas le pont - sauf que la vie du pont va être raccourcie. Le pont de Québec, le laisser rouiller comme ça... Je suis persuadé... Je ne pense pas qu'il va tomber - ils ne sont pas assez fous pour le laisser rouiller jusqu'à ce qu'il tombe - sauf que sa vie est raccourcie de combien parce qu'il est tout rouillé? Ça, c'est de l'argent des contribuables qu'on dilapide.

M. Vaillancourt: Vous avez raison. C'est un peu comme un trombone qu'on plie, qu'on plie et, à un moment donné, il finit par casser. Par contre, pour plusieurs entreprises, concernant les charges au-dessus de 100 000 kilogrammes, on exige des ponts, des pontons d'acier qu'ils placent sur les ponts. Quand ce n'est absolument pas possible de passer ailleurs, il y a des pontons d'acier qui sont placés sous surveillance sur ces ponts-là, avec des conditions de circulation spécifiques bien particulières, si on les fait passer sur ces ponts-là. Mais, encore là, ces permis-là sont émis par la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Elkas: C'est la même chose aux États-Unis où on ne spécifie pas...

M. Garon: C'est ce qu'on a fait tantôt, à la demande même de la Société, pour les gens qui mettent la ceinture. Qu'avons-nous fait, au fond? Qu'il y ait le moins de cas d'exception possible, mais en rendant possibles des cas d'exception. On devrait faire la même chose pour les charges.

M. Elkas: Bien, c'est ça qu'ils font aux États-Unis. Ce n'est pas spécifié aux États-Unis. On veut s'enligner un peu comme ils font aux États-Unis. On ne peut pas être différents de nos voisins.

M. Garon: Moi, l'Association des camionneurs m'a dit: À toutes fins pratiques, des charges divisibles et des permis spéciaux aux États-Unis, il n'y en a pas. C'est tellement exceptionnel que ça équivaut à dire qu'il n'y en a à peu près pas.

M. Elkas: Qu'il n'y en a pas du tout?

M. Garon: Pas "pas du tout", mais des charges divisibles, il n'y en a pas. Il n'y en a pas de permis pour des charges divisibles. Les charges divisibles, ils disent: Divisez-les. Moi, l'Association du camionnage m'a conté: On part de Clermont avec un camion de papier et, rendu à Montréal, on est obligés de le diviser en deux parce qu'il ne passera pas rendu à l'État de New York. Alors, pourquoi fait-on briser nos routes de même, nous autres? Moi, je vous le dis, c'est l'Association du camionnage qui m'a dit ça.

M. Couture: M. Garon, juste pour répondre à cette argumentation-là qui est véhiculée beaucoup au Québec. Aux États-Unis et au Canada, on ne parle pas du tout des mêmes types de véhicules. Ça paraît énorme de dire qu'aux États-Unis, on autorise 80 000 livres, donc 36 000 kilogrammes et qu'au Canada, on a 57 000 kilogrammes. Ça fait 20 000 kilogrammes de différence. Si on avait les mêmes véhicules, je vous donnerais raison, mais on a des véhicules qui sont complètement différents. Au Canada, on autorise des configurations de véhicules avec plus d'essieux. Aux États-Unis - vous voyagez beaucoup, vous nous avez mentionné ça hier - ils ont un tracteur et une semi-remorque, deux essieux, en arrière.

M. Garon: Je constate les résultats. Nos routes sont dans un état pitoyable et leurs routes ont un air neuf tout le temps.

M. Couture: Non, mais, sans en faire un argument, vous me dites qu'ils divisent la charge aux frontières. Je vous donne la raison. C'est une question de véhicules. Aux États-Unis, ils n'ont pas le même type de véhicules que nous, alors ils autorisent des charges moindres, mais présentement, ils sont à analyser, au Congrès américain, les possibilités d'augmenter leurs charges également, et il y a un débat là-dessus...

M. Garon: Oui, je sais qu'il y a un débat, mais je vais vous dire que quand je suis allé au...

M. Couture:... comme il y en a un au Québec. Nous, au Québec, ce qu'on a fait, ce qu'on a fait de pratique et je dois... Dans le fond, je vais donner un bon coup de main à notre ministre, c'est le premier ministre au Canada - je ne dis pas au Québec, mais au Canada - qui a osé réduire des charges. Et moi,

je représente le Québec, dans d'autres juridictions et on ne me croit pas encore qu'au Québec on a osé dire aux transporteurs... Et M. Miller, on peut le prendre en démonstration, il était à notre présentation il y a quelques semaines et le ministre a déjà annoncé, il y a quelques mois, des réductions de charges de 1000 à 7000 kilogrammes de différence avec l'Ontario. Ce qui veut dire que, lorsque le règlement sera en vigueur, avec l'Ontario, on aura un écart de charges de 4000, 5000, 6000 et 7000 kilogrammes. On a besoin d'avoir de bons policiers à la SQ pour arrêter... parce que les transporteurs ontariens vont vouloir continuer de venir sur leur réseau avec leurs charges plus élevées que nos transporteurs québécois. Alors, si nos transporteurs ontariens viennent au Québec avec des charges plus élevées voler des jobs aux transporteurs québécois, on va tuer notre industrie du transport. Alors là, on réduit les charges et, en parallèle, on doit absolument accentuer le contrôle routier. Et on peut déjà vous déposer, si ça vous intéresse, les orientations du ministère à l'égard des réductions de charges. Là, je vous parle de quelques types de véhicules; tous les véhicules sont touchés. On peut donner un document en deux pages qui résume les écarts de charges; il y a des réductions de charges énormes. Pour le même type de véhicule en Ontario, on va avoir 5000 à 7000 kilogrammes de moins de charge autorisée au Québec. C'est déjà connu, le ministre des Transports de l'Ontario le sait, l'Ontario Trucking Association le sait. Ils nous écrivent régulièrement au ministère, on leur répond que c'est l'orientation définitive du ministère. Et les gens des autres provinces nous disent: Comment réussissez-vous à vendre ça à l'industrie? Je pense qu'on tient...

M. Garon: Ce né sont que les propriétaires d'entreprises qui vont être contre. Le camionneur a intérêt à ça, il n'a pas... Pour lui, si les charges sont moins fortes, ça fait plus de voyages, il ne peut pas être contre ça, le camionneur. Il n'y a que les entreprises qui peuvent être contre ça.

M. Couture: Bien, c'est ce qui fait qu'on réduit les charges. Il n'y a pas que des camionneurs qui viennent nous voir au ministère.

M. Garon: Non, non, je sais.

M. Couture: Il y a des entreprises également.

M. Garon: Je suis certain de ça.

M. Couture: Alors, il y a réellement là un virage, au Québec, à tous les égards. Au niveau des permis spéciaux, on vous a remis un règlement hier, permis spécial de circulation, où on laissait aller tout le monde sur notre réseau à

77 000 kilogrammes. Là, on a coupé à 70 000 kilogrammes. C'est quand même un effet. On dit à ces gens-là: Au-delà de 70 000 kilogrammes, tu dois venir faire une génuflexion au ministère, et puis là, on va regarder ton cas, cas par cas, avec les structures, et puis là, on regardera le réseau. Il y a déjà une action de prise depuis le 8 novembre dernier. Et la deuxième s'en vient, le 1er juin 1991, elle est déjà annoncée aux transporteurs, des écarts de 1000 à 7000 kilogrammes avec l'Ontario. C'est déjà connu, on peut vous déposer les chiffres aujourd'hui si ça vous intéresse.

Et c'est majeur, ça. Si on n'a pas de contrôles routiers, M. Garon, c'est comme si on tuait notre industrie en l'espace d'un an, parce que tout notre bois qui sort de l'Abitibi-Témiscamingue et qui s'en va en Ontario, ce sont les transporteurs ontariens qui vont venir chercher ça avec des charges de 7000 kilogrammes de plus, puis nos transporteurs québécois vont mourir dans l'oeuf. La même chose dans d'autres régions, avec le Nouveau-Brunswick, entre autres.

M. Garon: Il y a d'autres raisons. Par exemple, les tarifs des compagnies de chemin de fer au Québec et puis en Colombie-Britannique ont un gros rôle à jouer là-dedans aussi. En tout cas, les tarifs discriminatoires du chemin de fer là, si on est assez caves pour donner de l'argent à Ottawa pour nous faire subventionner le chemin de fer dans l'Ouest à notre détriment, que voulez-vous, c'est notre faute, ça.

M. Couture: Alors, avec la réduction de charges pour les transporteurs, il y aura aussi, Inévitablement, un transfert vers d'autres modes de transport. On mise beaucoup sur l'intermodalité au Québec. Il y a un programme au ministère qui favorise l'intermodalité.

M. Garon: C'est bon.

M. Couture:... retourner sur les voies ferrées. Et c'est un grand ajustement tout ça dans le monde. Il y a eu un laxisme au niveau des charges, pas juste québécois mais canadien, et, éventuellement, il y aura réduction de charges. Les gens vont utiliser d'autres modes de transport, les transporteurs aussi vont en être plus contents...

M. Garon: Tout le monde va être plus content. Tout le monde.

Une voix: Et le député de Lévis.

M. Garon: Alors, M. le ministre, si vous voulez, on pourrait laisser l'article 168 en suspens, pour fin de préparation d'un amendement qui circonscrirait... Après ça, on pourrait... Moi, je pense qu'on dit tous la même chose au fond, là.

M. Elkas: Mais si on pouvait, comme je l'ai mentionné, M. le député de Lévis, prévoir toute demande qui pourrait nous venir...

M. Garon: Non, non, c'est le principe.

M. Elkas: Le principe, le mettre dans la loi là, on bloque tout.

M. Garon: Ah non, non! je suis certain que si vous demandez à votre conseiller juridique, vous allez trouver une formule, et puis ça va être vite. Je suis certain de ça.

Une voix: On peut regarder ça.

M. Garon: On va prendre...

Mme Bilodeau (Anne-Marie): On va regarder ensemble ce qu'on peut faire sur la question du principe de l'indivisibilité...

M. Elkas: Oui.

Mme Bilodeau:... concernant le permis spécial de circulation délivré par la Société...

M. Garon: Pardon?

Mme Bilodeau: Concernant le permis spécial de circulation délivré par la Société, parce que l'autre, c'étaient vraiment des pouvoirs exceptionnels, dans des cas exceptionnels.

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: On va examiner ça. J'ai déjà commencé à examiner ça avec les spécialistes du ministère. Mais, si vous me permettez, ce n'est pas l'article 168. L'article 168 crée le permis d'escorte. Ça...

M. Garon: Non. Je sais, oui.

Mme Bilodeau:... viserait plutôt l'article 463 du Code actuel, dans les conditions de délivrance d'un permis spécial.

M. Garon: Mais...

Mme Bilodeau: Ça ne toucherait pas à l'article 168 qui ajoute des articles 464. 1 et 464. 2 sur le permis d'escorte.

M. Garon: Oui, mais là, il faut le raccrocher quelque part.

Mme Bilodeau: Oui, mais c'est ce que je vous dis, ça ne serait pas à ces articles-là, à l'article où on est rendus, là.

M. Garon: Ça serait où?

Mme Bilodeau: Ça serait à l'article 167 qui modifie 463...

M. Garon: Ah! bien là, 167 on...

Mme Bilodeau:... qui est suspendu, M. le député.

M. Garon: Ah oui!

Le Président (M. Gauvin): L'article 167 étant déjà suspendu, M. le ministre, est-ce que on suspend l'article 168?

M. Garon: O. K.

M. Elkas: Bien là, je ne vois pas la nécessité de l'article 168.

Mme Bilodeau: C'est ça.

M. Elkas: Celui-là on peut passer, mais 167 on va le mettre en suspens pour leur permettre de...

Mme Bilodeau: Il l'était...

M. Garon: Vendu.

Mme Bilodeau: L'article 168, c'est correct.

M. Garon: On va faire ça de même et, comme l'article 163 est en suspens, on pourra le faire...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, l'article 168 est-il accepté? Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 169.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 169 étant adopté, on passe à l'article 170.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462. Encore de la concordance.

Le Président (M. Gauvin): Étant un article de concordance... M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article

170, adopté. On passe à l'article 171, M. le ministre.

M. Elkas: La modification à l'article 468 est une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 171, adopté. Est-ce que c'est bien l'article 171 ?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gauvin): On vient de l'adopter. On passe à l'article 172.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 172 étant adopté, on passe à l'article 173, M. le ministre.

M. Elkas: Actuellement, le Code de la sécurité routière utilise l'expression: Conduire ou laisser conduire, laisser circuler. Par exemple, les articles 463, 473, 519. 20, 519. 23, par l'usage du mot "autoriser", l'article 471 impose au poursuivant un fardeau de preuve plus grand, voire même, dans certains cas, impossible à satisfaire. Il faut donc harmoniser l'article 471 aux autres pour éviter des problèmes de preuve comme en ont fait état, d'ailleurs, plusieurs jugements de cours municipales, dont celle de Saint-Hyacinthe, dans la ville de Saint-Hyacinthe et Roger Larivière, 16 janvier 1990. On la connaît assez bien.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: C'était quoi, le problème, dans le jugement?

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

Mme Bilodeau: Je pourrais peut-être...

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: Le jugement, c'est qu'on a dû acquitter parce que la couronne, le poursuivant n'a pas été capable de démontrer que la personne avait été autorisée, ce qui est un fardeau de preuve très lourd. Or, partout ailleurs

dans le Code, on parle, dans ces cas-là, de laisser...

M. Garon: Oui, c'est correct.

Mme Bilodeau:... ce qui est beaucoup plus facile pour la couronne d'établir, le fait de le laisser conduire, plutôt qu'une autorisation de conduire.

M. Garon: O. K.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. M. le député de Lévis?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 174.

M. Elkas: Ces articles sont, d'une part, de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462 et, d'autre part, d'harmonisation avec les articles 463 et 464 qui distinguent les responsabilités respectives du conducteur, du propriétaire ou du transporteur.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 174, étant adopté, on passe à l'article 175.

M. Elkas: Non, on vient de passer...

Une voix: L'article 174.

M. Elkas: On vient de faire l'article... Excuse.

Une voix: C'est parce qu'il y a deux notes explicatives à l'article 174, parce que ça apporte deux articles.

M. Elkas: O. K. Donc, on passe à l'article 175?

Le Président (M. Gauvin): L'article 175. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit de modifier la rédaction de la disposition pour rendre applicable l'obligation d'installer un drapeau rouge à l'extrémité d'un chargement, même si aucune norme de fabrication n'a été adoptée par règlement.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Un instant.

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau voudrait ajouter une information. Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: M. le député... M. le Président, d'abord! C'est déjà dans la loi, comme vous le voyez, à l'article 474, l'obligation d'installer un drapeau rouge ou un panneau réfléchissant conforme aux normes prescrites par règlement. Or, même depuis l'ancien Code de la route, il n'y a jamais eu de réglementation. Mais, d'une façon pénale, si on veut sanctionner l'obligation d'avoir un drapeau rouge, il faut l'obligation dans la loi, sans être attaché nécessairement à un règlement. Autrement dit, que la personne doit poser le drapeau rouge. Alors, c'est pour ça qu'on ajoute les mots "le cas échéant". (11 heures)

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Il n'y a que ça?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que cette information vous aide dans votre réflexion?

M. Garon: Non, mais il n'y a que "le cas échéant" qui est rajouté ici?

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: O. K. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 175 étant adopté, on passe à l'article 176.

M. Elkas: Cette modification vise à obliger le conducteur d'un véhicule utilisé pour le transport de matières dangereuses à remettre à l'agent de la paix, pour examen, la documentation qui doit accompagner la cargaison selon la réglementation ainsi que le certificat de compétence qu'il est tenu de posséder.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 177.

Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir que le conducteur d'un véhicule routier doit s'assurer que son passager de moins de 16 ans porte un casque protecteur. Cet article est le pendant de l'article 401 du Code qui impose la même obligation au conducteur à l'égard du port de ceinture de sécurité par son passager de moins de 16 ans.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Je ne comprends pas trop. Ça doit être pour une moto. Bien oui. Ah oui! c'est

ça, c'est pour une moto.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 178. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise une rédaction pour plaire à la disposition contenue dans les modifications apportées aux articles 491 et 492.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 179. M. le ministre.

M. Elkas: Comme il s'agit d'une voie partagée avec des véhicules routiers, il convient de préciser que le cycliste est aussi un usager de cette voie.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 180.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance.

M. Garon: Pour quoi faire? Pour dire quoi?

Mme Bilodeau: On remplaçait, vous vous rappelez, au début, l'expression "pistes ou bandes cyclables" par "voies cyclables". C'est de la concordance avec la définition de...

M. Garon: Ah! O. K. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 181. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance.

Mme Bilodeau: C'est la même chose.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 182. M. le ministre.

Dispositions diverses relatives à l'usage des chemins publics

M. Elkas: L'article 500, tel que rédigé, laisse supposer que le ministre des Transports ou la municipalité qui entretient un chemin peut autoriser une personne à y placer un obstacle quelconque, alors qu'en réalité, cette personne devrait installer une signalisation conforme aux normes. Comme l'article 500 couvrira désormais non seulement les obstacles installés sur le chemin public, mais aussi ceux qui sont placés sur un chemin de déviation, il y a lieu de supprimer l'article 501 actuel.

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau, pour l'information additionnelle.

Mme Bilodeau: Alors, comme vous voyez, c'est une fusion de deux articles et une meilleure rédaction pour éviter de faire croire, comme la rédaction actuelle, qu'on laisse les gens placer des obstacles sur la route, alors qu'on veut parler plutôt d'une signalisation qui est conforme.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 183. M. le ministre.

Dispositions pénales

M. Elkas: Il s'agit de prévoir la sanction des infractions commises à l'article 453. 1 introduit par l'article 165 du projet.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

Mme Bilodeau: On l'avait adopté, l'article 183, hier.

Le Président (M. Gauvin): L'article 183 avait déjà été adopté?

Mme Bilodeau: Moi, j'ai une note. Non, il n'a pas été adopté?

Le Président (M. Gauvin): Non. M. le secrétaire nous dit que non. C'est parce que vous étiez confiante, j'imagine.

M. Garon: C'est quoi, là? On en avait parlé. C'était quoi? Je me rappelle.

Mme Bilodeau: On en a discuté hier dans la mesure où c'était la question du piéton...

M. Garon: Oui, on en a parlé.

Mme Bilodeau:... où il est interdit pour le piéton de circuler sur un chemin à accès limité. Et je vous réfèrais à cet article-là...

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau:... pour viser l'amende qui était de 15 \$ à 30 \$.

M. Garon: On ne l'avait pas adopté. Vous en aviez parlé, c'est vrai.

Mme Bilodeau: Non, c'est ça. C'est moi qui ai fait l'erreur.

Le Président (M. Gauvin): L'article 183 est adopté, M. le député de Lévis?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): On passe à l'article 184. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 146 qui abroge l'article 337 du Code.

M. Garon: C'était quoi, l'article qui était abrogé? Je ne me rappelle pas.

Le Président (M. Gauvin): L'article 146?

Mme Bilodeau: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 146 abrogeait l'article 337 du Code.

Mme Bilodeau: C'était pour des raisons d'inapplicabilité d'une part, impossible d'exercer un contrôle...

M. Garon: C'était quoi?

Mme Bilodeau: Pardon?

M. Garon: C'était quoi, le fond? Je ne m'en rappelle pas.

Mme Bilodeau: Bien, c'est parce qu'on dit que... Et il y avait aussi l'expression "cité, ville, village". On dit: "En dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village et sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier dont la masse nette déclarée sur le certificat d'immatriculation est de plus de 5500 kilogrammes, qui suit un véhicule dont la masse nette déclarée..."

M. Garon: Ah oui! On était d'accord avec ça.

Mme Bilodeau: C'était inapplicable.

M. Garon: O. K.

Mme Bilodeau: Ça n'a jamais été appliqué.

M. Garon: Je me rappelle de ça. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 184 étant adopté, on passe à l'article 185. M. le ministre.

M. Garon: Il y a un amendement, je pense, hein?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous avez un amendement prévu à l'article 185?

M. Garon: Je ne suis pas certain. Il y en avait un ici.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que...

M. Garon: On avait la pile des amendements, il y en avait un. Bien, j'aime autant...

Le Président (M. Gauvin): Il ne semble pas, M. le député de Lévis, qu'il y ait d'indication, à ce moment-ci, qu'il y ait un amendement.

M. Garon: Moi, je vous le dis parce que j'aime autant qu'on ne revienne pas pour... L'amendement disait: À l'article 185, supprimer dans la troisième ligne de l'article 507 du Code, le nombre 484.

Le Président (M. Gauvin): Donc, comme vient de le mentionner le député de Lévis, l'amendement à l'article 185 est de supprimer, dans la troisième ligne de l'article 507 du Code, le nombre 484.

M. Garon: C'était quoi? Vous ne le savez pas? Je ne me rappelle pas c'est quoi.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. Gélinas, on voudrait avoir de l'information sur l'amendement à l'article 185. On va suspendre pour une minute pour permettre... On reprend. Donc, M. Gélinas, êtes-vous; en mesure de nous expliquer l'amendement?

M. Gélinas (Claude): Oui. La référence à l'article 84 apparaît par erreur à deux articles dans le projet de loi. On le retrouve à l'article 185 et à l'article 186. Il faut donc l'enlever au présent article pour faire en sorte que l'amende en cas de non port du casque de motocyclette et de cyclomoteur, ne soit pas de 60 \$ à 100 \$ mais bien de 80 \$ à 100 \$ comme prévu à l'article 186 qui est l'article 508 du Code. C'est essentiellement ça. On va le retrouver à l'article 186.

M. Garon: Oui, on est d'accord avec ça.

Qu'il ait un casque ou qu'il n'ait pas de casque...

Le Président (M. Gauvin): Monsieur...

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin):... le député de Lévis, l'amendement étant adopté...

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin):... est-ce que l'article 185 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Nous passons à l'article 186.

M. Elkas: Les amendes relatives aux infractions concernant le port de la ceinture de sécurité et du casque protecteur sont uniformisées de 80 \$ à 100 \$. L'amende actuelle concernant le port de la ceinture de sécurité - articles 396 et 401 - est de 445 \$ à 80 \$. L'amende actuelle concernant le port du casque protecteur, 484, est de 60 \$ à 100 \$.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis?

M. Garon: C'est bien dit, hein? Au lieu de dire qu'elles sont augmentées, on dit qu'elles sont uniformisées. C'est comme un conférencier que j'avais entendu il y a plusieurs années qui disait: Il y avait un vendeur d'automobiles. Il ne vendait pas des automobiles usagées, il appelait ça des automobiles préutilisées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: "Pre-owned".

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

M. Elkas: Ça, ça touche les Mercedes.

Le Président (M. Gauvin): On passe à l'article 187, M. le ministre, et je pense qu'il y a un amendement à présenter. L'amendement à l'article 187 se lit comme suit: À l'article 187, supprimer dans l'article 509 du Code:

- 1° le nombre "423" à la troisième ligne;
- 2° le nombre "346" à la cinquième ligne.

M. Garon: Le début, c'est quoi?

Le Président (M. Gauvin): M. Gélinas.

M. Gélinas: Il s'agit ici de retrancher deux articles de l'énumération des amendes contenues

à l'article 509 du Code et de les reporter à l'article 510 du Code pour obtenir le résultat suivant. L'interdiction de circuler avec un véhicule routier muni de phares blancs dirigés vers l'arrière n'entraînera plus une amende de 100 \$ à 200 \$, mais bien de 200 \$ à 300 \$. Comme les autres amendements touchant les modifications apportées à un véhicule, qu'on a touchés à l'article 423.

L'interdiction pour toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette d'effectuer un dépassement par la droite n'entraînera plus une amende de 100 \$ à 200 \$, mais bien de 200 \$ à 300 \$. Comme les autres amendes touchant les dépassements interdits, c'est-à-dire qu'on retrouve à l'article 346.

Donc, essentiellement, c'est une transposition d'articles.

M. Garon: Est-ce que ça vaut aussi pour les camions? J'ai remarqué, sur la route, parfois les camions ont des...

M. Gélinas: Véhicule routier, ça touche les camions.

M. Garon: Parce que j'ai vu qu'il y en a qui ont ça et, à un moment donné, ils te "flashent" ça, tu fais un moyen saut quand tu reçois ça dans les yeux. J'ai vu ça une fois. Remarque bien que le gars avait raison, j'avais oublié de baisser mes lumières, excepté qu'il aurait pu me le dire autrement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il aurait pu me le dire autrement, j'ai fait un moyen saut, je me demandais ce qu'il faisait là.

Le Président (M. Gauvin): Vous pensiez que c'était le clair de lune qui apparaissait.

M. Garon: Comme j'approchais de lui, il voulait me dire de baisser... Mais je me dis que ça peut aveugler quelqu'un. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement étant adopté à l'article 187, est-ce que l'article 187, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): On passe, M. le ministre, à l'article 188 et nous avons un amendement. L'amendement à l'article 188 remplace l'article 510 du Code par le suivant:

"510. Quiconque contrevient à l'un des articles 326.1, 340 à 342, 345, 347, 348, 389, 395, 413, 423, 437. 1, 455, 458 à 460, 471, au deuxième alinéa de l'article 472, à l'article 473, au deuxième alinéa de l'article 475 ou à l'article 497 et toute personne autre que le conducteur d'une

bicyclette qui contrevient à l'article 346 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$."

M. Garon: Est-ce que ça change le montant de l'amende actuelle?

Le Président (M. Gauvin): M. Gélinas, est-ce que ça change le montant de l'amende actuelle?

M. Gélinas: Non.

M. Garon: C'est la même affaire.

M. Gélinas: Ce sont des amendements de concordance qu'on fait.

M. Garon: O.K. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement étant adopté, est-ce que l'article 188 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): On passe à l'article 189 et on nous indique qu'il y a aussi un amendement.

M. Garon: L'article 189...

Une voix: Il paraît que nos autos sont en danger à cause de la glace.

M. Garon: Les nôtres? Nos deux automobiles? Est-ce qu'il tombe de la glace?

Le Président (M. Gauvin): Donc, on revient au débat sur l'amendement présenté à l'article 189. Est-ce qu'il peut être présenté, l'amendement? (11 h 15)

Une voix: Il n'y a pas d'amendement à l'article 189.

Une voix: Non, il n'y a pas d'amendement.

Le Président (M. Gauvin): Ah! excusez. Je...

M. Garon: Il n'y a pas d'amendement.

Le Président (M. Gauvin): Non, je devrais corriger. Donc, j'invite le ministre à présenter l'article 189.

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir une amende de 300 \$ à 600 \$ lorsque le conducteur n'apporte pas avec lui le permis d'escorte par concordance avec l'article 168.

M. Garon: Ça, c'est pour ajouter les escortes, là-dedans? Je suppose que c'est pour ajouter les articles qui touchent les escortes?

Mme Bilodeau: C'est celui qui n'a pas avec lui son permis d'escorte, conformément à l'article 168.

M. Garon: Quelles sont les autres infractions qui sont couvertes là-dedans, par ces 300 \$ et 600 \$?

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau?

Mme Bilodeau: Alors, l'article 327, M. le député...

Le Président (M. Gauvin): Oui, Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: ...c'est: "Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou de la propriété est prohibée." Ensuite, l'article 422...

Une voix: Les courses ou les enjeux.

Mme Bilodeau: Vous les savez par coeur, vous. C'est ça. C'est un conducteur qui ne peut, pour une course, un pari ou un enjeu, sauf s'il s'agit d'un rallye... Autrement dit, on ne peut pas effectuer une course ou un pari ou un enjeu, à moins qu'on ne soit autorisé par la Régie de la sécurité dans les sports. Ensuite, deuxième alinéa de l'article 468, c'est le conducteur d'un véhicule hors normes qui doit se conformer à la demande d'un agent de la paix de conduire son véhicule dans un endroit convenable, jusqu'à ce qu'il satisfasse aux normes du présent Code. Et, enfin, l'article 470...

Une voix: Défaut d'arrêter à un poste de pesée.

Mme Bilodeau: Exactement, c'est le défaut d'arrêter à un poste de pesée.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 189 étant adopté-

Une voix: L'amendement adopté à l'article...

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire qu'on a défini qu'il n'y avait pas d'amendement. Donc, je précise que j'avais annoncé un amendement, ça s'est avéré que c'était une erreur, il n'y avait pas d'amendement et l'article 189 a été présenté tel quel, et il a été adopté. On passe à l'article 190. M. le ministre.

M. Elkas: L'amende pour avoir conduit un véhicule routier dans lequel se trouve un détec-

teur de radar de vitesse passe de 300 \$ à 600 \$ à 500 \$ à 1000 \$.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, donc, ça comporte un changement de taux au niveau des amendes.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. Adopté sur division. On passe à l'article 191.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, il s'agit d'une modification de concordance.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 191 étant adopté, on passe à l'article 192. M. le ministre.

M. Garon: À 191, il y en avait deux. C'est quoi, l'autre?

M. Elkas: La première de ces trois modifications a pour but d'assurer une sanction pénale en cas d'infraction au règlement par le titulaire d'un permis d'escorte. La deuxième vise l'uniformisation des termes avec ceux du nouveau Code de procédure pénale. La troisième double la peine imposable si le véhicule hors normes circule sur un pont ou un viaduc où a été placée une interdiction de circuler parce que l'ouvrage n'est pas conçu pour résister à telle charge. On double et...

Une voix: Quand on passe sur un pont, on double, c'est ça.

M. Elkas: Oui, c'est la chose que j'ai donnée hier...

Mme Bilodeau: Ce sont toutes les explications que nous avons données hier.

M. Elkas: Oui.

Des voix:...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que vous acceptez qu'on suspende quelques minutes?

M. Garon: Pour déplacer nos autos?

Le Président (M. Gauvin): Parce que là, il...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): On reviendra pour finaliser l'explication à l'article 191.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): On suspend pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 21)

(Reprise à 11 h 35)

Le Président (M. Gauvin): La commission reprend ses travaux. À l'article 191, M. le ministre avait apporté certaines précisions, bien que l'article 191 avait été adopté. Donc, M. le député de Lévis...

M. Garon: On avait...

Le Président (M. Gauvin):... avec les notes explicatives additionnelles.

M. Garon: L'article 191, je pense qu'on l'avait adopté.

Le Président (M. Gauvin): Oui. Donc, on passe à l'article 192.

M. Elkas: Cette modification vise à imposer une amende de 600 \$ à 2000 \$ à quiconque fournit, sans permis, un service d'escorte d'un véhicule hors normes pour lequel un permis spécial prévoit la circulation avec escorte. L'amende est la même que celle du titulaire du permis spécial de circulation qui ne respecte pas les conditions afférentes à son permis.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais comment pourrait-on se servir d'un service d'escorte sans permis? Comment est-ce possible? Parce que, par définition, ce serait un faux service d'escorte, s'il n'a pas de permis. Je ne comprends pas. C'est comme s'il n'y en avait pas de service d'escorte, s'il donne une escorte sans permis. Je ne comprends pas trop, là.

M. Gélinas: L'article 464. 1...

Le Président (M. Gauvin): M. Gélinas.

M. Gélinas:... se lit comme suit: "Nul ne peut, à moins d'être titulaire d'un permis d'escorte, fournir un service d'escorte d'un véhicule hors normes lorsque les conditions se rattachant au permis spécial autorisant la circulation de ce véhicule exigent que celle-ci se fasse sous escorte." Ça va?

M. Garon: Je comprends, là. Il ferait croire qu'il a un permis alors qu'il n'en a pas, au fond. C'est correct. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 192 est adopté. On passe à l'article 193. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 133 et il vise à sanctionner les contraventions à une limite de vitesse dérogatoire installée par une municipalité sur un chemin public qu'elle entretient.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a de différent?

Le Président (M. Gauvin): L'article 133 précisait quoi?

M. Garon: Ah! "fuse", les amendes doublent. C'est ça?

Mme Bilodeau: L'article 133, ajouté à l'article 299, "l'interdiction de circuler à une vitesse supérieure à la limite indiquée sur la signalisation indiquée".

M. Garon: Mais là, vous allez doubler à toutes fins pratiques, les amendes.

M. Elkas: Oui, oui, ça augmente.

M. Garon: Ça augmente beaucoup. Mais moi, j'ai l'impression que c'est beaucoup plus parce que le ministre des Finances a demandé de l'argent que pour des fins de sécurité. Les fins de sécurité... Je vais vous dire une chose, ça serait bien mieux des vitesses minimums pour débarquer du chemin ceux qui ne vont nulle part. Là, vous auriez la sécurité. Les gens qui roulent, c'est des gens qui savent où ils s'en vont.

M. Elkas: Mais si on se compare avec l'Ontario, on est en bas des normes. On a souvent mentionné qu'on n'avait pas rejoint le taux qui est imposé par notre province voisine.

Mme Bilodeau: Une explication additionnelle. M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau, oui.

Mme Bilodeau: Le seul but de l'article 193 n'est pas d'augmenter... Le but n'est pas d'augmenter les amendes, à l'article 193. Le seul but, c'est de prévoir une amende pour la nouvelle interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée par un panneau de signalisation le quel, comme vous le savez, peut être apposé par une municipalité sur son territoire ou par le

ministre.

M. Garon: Oui, mais par la même opération, les montants sont augmentés considérablement. Bien oui, on dit: "Si la vitesse excède de 61 milles à l'heure ou plus la vitesse permise, 30 \$ par tranche de 5 milles à l'heure... alors qu'avant c'était 20 \$. Donc, on les augmente.

Le Président (M. Gauvin): Donc, on tente d'essayer de vous confirmer si, effectivement, elles sont augmentées. M. le député de Lévis.

M. Garon: En tout cas, s'ils ne les augmentent pas, l'article n'est pas bon.

M. Vézina (Jean-P.): M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Vézina.

M. Vézina: ...les amendes sont augmentées. Ça, c'est la nouvelle échelle. Excepté que ce que vous dit Me Bilodeau, c'est que cet article-là, ça n'a pas pour fonction d'augmenter les amendes, c'est pour dire: Les amendes qu'on a augmentées ailleurs, on les applique aux chemins des municipalités, aux rues des municipalités. C'est tout ce que ça fait.

M. Garon: Oui, mais on les augmente aussi.

M. Vézina: Bien oui, mais ce n'est pas le but de l'article.

Le Président (M. Gauvin): C'est ça. L'explication de M. Vézina vient dire que l'augmentation décrétée à un autre article va s'appliquer en respectant cet article-là.

M. Garon: Là aussi.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. M. le ministre, j'appelle l'article 194.

M. Elkas: La première modification est une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicules hors normes dans l'article 462 du Code. La deuxième modification vise à doubler l'amende imposable si le véhicule hors normes circule sur un pont ou un viaduc où a été placée une interdiction de circuler parce que l'ouvrage n'est pas conçu pour résister à telle charge.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 195. M. le ministre.

M. Elkas: La première modification est une modification de concordance avec la définition de véhicules hors normes. La deuxième modification vise à doubler l'amende imposable si le véhicule hors normes circule sur un pont ou un viaduc où a été placée une interdiction de circuler parce que l'ouvrage n'est pas conçu pour résister à telle charge.

M. Garon: Comment se fait-il que vous augmentiez les amendes pour les surcharges sur les ponts, mais pas sur les routes?

M. Elkas: Elles sont déjà assez élevées. C'est...

M. Garon: Là, vous les augmentez sur les ponts, je ne suis pas contre ça, au contraire, je trouve que les gens, pour pas qu'ils brisent les ponts... Je suis d'accord avec ça, mais pourquoi ne faites-vous pas la même chose sur les routes pour les surcharges?

M. Elkas: Elles sont suffisamment élevées... Si on les regarde...

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

M. Elkas: On vous a produit les tableaux. La seule chose, c'est que sur un des...

M. Garon: Non, mais vu qu'à New York, c'est trois fois plus élevé... On a vu que c'était beaucoup plus élevé dans l'État de New York, sur les routes.

M. Elkas: Il n'y a pas de points d'inaptitude là-bas. Il y en a ici.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Ça, ça incite les gens à respecter la loi pas mal plus, surtout avec du contrôle routier.

M. Garon: C'est parce que ça brise le chemin. Moi, je pense qu'on devrait être assez sévères pour qu'il n'y ait pas de surcharges sur les routes, parce que ceux qui paient... Ce ne sont pas les camionneurs qui paient le plus, ce sont les automobilistes, mais ce ne sont pas les automobilistes qui brisent les routes. Alors, moi, je pense que les amendes devraient être assez sévères pour ne pas qu'il y ait de surcharges, pour que ce ne soit pas possible qu'il y ait de surcharges. Et les camionneurs vont être les premiers heureux parce qu'ils disent... Au fond, ils demandent un contrôle routier pour qu'il y ait une concurrence loyale. Alors, si personne ne dépasse les limites de charges, il y a une concurrence plus loyale aussi.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de

Lévis, me permettez-vous un commentaire?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Moi, je pense que, les amendes, à un moment donné, ça doit être considéré raisonnable en rapport avec l'infraction commise, mais le contrôle routier, à mon avis, devient plus important pour contrôler la surcharge.

M. Garon: Là, je ne comprends pas le raisonnement. Je pense que ça doit être assez sévère pour qu'il n'y en ait pas de surcharges sur les routes, parce que les surcharges brisent les routes au détriment de tout le monde qui doit payer des taxes pour ça. Moi, je pense, qu'il ne doit pas y avoir de surcharges. D'ailleurs, les camionneurs sont pour ça. Dans leur manifestation, ils souhaitent que le contrôle routier soit appliqué tellement sévèrement qu'il en résulte une concurrence loyale.

Le Président (M. Gauvin): Vous l'avez mentionné, ils souhaitent qu'il y ait un contrôle routier d'appliqué. C'est, je pense, l'incitatif le plus important.

M. Garon: Ça se tient. Moi, je pense que si le gouvernement poursuivait très sévèrement les compagnies qui obligent les camionneurs à avoir des surcharges, ce serait fini. Il n'y en aurait plus de surcharges. Tout le monde serait heureux.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, pour revenir à l'article 195, justement, on faisait la comparaison entre les amendes d'une infraction au niveau des ponts par rapport...

M. Elkas: Moi, ce que je voudrais ajouter, M. le Président, c'est que, avec...

M. Garon: On a l'impression que le ministère dit: Nos ponts sont plus maganés que nos routes.

M. Elkas: Si vous permettez, M. le député de Lévis, on va le voir plus tard dans les articles, on démontre clairement que si quelqu'un est surchargé, on va faire enlever ou diviser la charge sur place. Ça, ce n'est pas trop intéressant pour l'expéditeur, ni le camionneur. Contrairement à ce que vous venez de dire, l'Association des camionneurs dit que les amendes sont suffisamment élevées. Au niveau des ponts, évidemment, comme vous l'avez mentionné, on a des problèmes, encore. On veut s'assurer qu'ils ne sont pas endommagés plus qu'ils ne le sont dans le moment, plus le fait qu'il y a des points d'inaptitude qu'on ne retrouve pas ailleurs. Mais vous allez au poste de pesée, et le fait que les gars démontent, qu'ils déchargent les charges, je dois vous dire que ce n'est pas trop intéressant.

M. Garon: Moi, le problème, je le vois autrement. Quand je rencontre des camionneurs qui me disent: L'entreprise exige que je prenne une charge comme ça. autrement je perds ma job, je trouve ça triste, au fond. Je me dis, le gars est mal pris, il a un revolver sur la tempe, au fond. Et c'est drôle, j'aurais plutôt tendance à dire: Il n'y aura jamais de poursuite contre un camionneur, sans qu'on poursuive l'expéditeur. Je vais vous dire que le problème serait réglé vite en démon. Au fond, si on mettait un article pour dire: Jamais on ne poursuivra un camionneur sans qu'on poursuive l'expéditeur, je vais vous dire que l'expéditeur, là, il dirait au camionneur: Que je ne te voie pas dépasser les règlements parce que je ne veux pas être poursuivi. Au lieu de l'exiger... Tandis que, là, quand on dit au camionneur: Si tu ne prends pas ça, je vais en appeler un autre. Ou bien: Si tu as conduit tant d'heures et que tu ne veux pas y aller, moi, je vais en prendre un autre. Tu sais, le gars, il a sa famille, son gagne-pain, et il est mal pris.

Le Président (M. Gauvin): Pour revenir à l'article 195, M. le député de Lévis, est-ce que...

M. Garon: Bien, moi, je ne suis pas contre celui-là, mais je trouve qu'on devrait faire la même chose pour les routes. Là, je sens que le gouvernement dit: Mes ponts sont plus maganés que mes routes.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 195 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 196. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à supprimer, dans l'article 518, l'obligation de payer comme amende les droits exigibles pour l'immatriculation qui n'ont pas été acquittés, car le montant n'est alors pas remis à la Société de l'assurance automobile du Québec, ce qui oblige le contrevenant qui veut régulariser sa situation, à payer deux fois les montants d'immatriculation exigibles. Le deuxième alinéa de l'article 518 vise à assurer l'application d'une présomption d'exactitude de l'appareil de mesure lors de l'utilisation d'une balance gouvernementale pour contrôler la conformité de la masse déclarée d'un véhicule aux fins d'immatriculation avec sa masse réelle.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous avez deux choses différentes. La première disposition est correcte, je pense, parce que ce sont les autres automobilistes qui sont pénalisés, si l'argent ne va pas à la

Société. Mais comme le ministre des Finances siphonne la Société, bien là, ça ne veut plus rien dire, au fond. Si le ministre des Finances ne touchait pas à l'argent de la Société, je dirais: Ça veut dire quelque chose. Mais là ça ne veut plus rien dire, parce que, de toute façon, les surplus de la Société, il fait main basse dessus. Alors... Autrement, ce serait correct. Le principe est bon.

M. Elkas: Si peu.

M. Garon: 1 700 000 000 \$ depuis 1986, entre 1986 et 1995. Mais la deuxième, la présomption d'exactitude de la balance, moi, j'ai peur que ça amène un certain laxisme. On présume que la balance est toujours correcte. Est-ce qu'on va la faire inspecter aussi souvent que... Parce que je comprends que... Mais là, on présume que la balance est correcte. Mais pour présumer ça, que la balance est correcte, il faudrait avoir des exigences par rapport au ministère pour qu'il fasse inspecter ses balances assez régulièrement aussi, pour que lui aussi fasse sa job. Parce que si on présume qu'elle est correcte et qu'on ne l'examine jamais parce qu'on sait que la loi nous dit: Elle est correcte, la balance, là, c'est bien aimable, mais j'ai peur que ça encourage le laxisme, ça. Quelles vont être les obligations du ministère pour que sa balance soit correcte? Pour rencontrer cette présomption d'exactitude de la balance?

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

M. Elkas: Toutes ces balances sont certifiées par Poids et Mesures Canada; elles sont vérifiées au moins une couple de fois par année.

M. Garon: Une couple de fois par année, est-ce que c'est suffisant?

M. Elkas: Je ne peux pas vous dire si c'est suffisant.

M. Garon: Tu sais, quand vous allez chez un marchand, par exemple, vous achetez des fruits et légumes, vous voyez que ça part à zéro, au moins. Vous regardez et vous voyez que ça part à zéro. Mais là, une balance comme ça, vous n'avez pas beaucoup de moyens pour vérifier si elle est correcte.

M. Elkas: M. le député, elle est validée tous les jours, mais quant à la ...

M. Garon: Validée par qui?

M. Elkas: ...vérification ou à la certification par Poids et Mesures Canada, quand il y a des changements à la balance, évidemment, ils vont la vérifier, mais ils en font des inspections une couple de fois par année. Guy as-tu quelque

chose...

M. Garon: Qu'est-ce que ça veut dire validée tous les jours?

Le Président (M. Gauvin): M. Vaillancourt.

M. Vaillancourt: Merci, M. le Président. Il y a un processus de remise à zéro automatique sur la balance. S'il y a, par exemple, du verglas, de la neige, toutes sortes de choses, des **mottions** de glace qui se détachent du camion, il y a un processus automatique de remise à zéro du mécanisme de la balance, et le peseur ne peut pas l'utiliser si ce mécanisme-là ne se remet pas à zéro.

Alors la balance, normalement, lorsqu'elle est certifiée, ils émettent un certificat sur la balance, un certificat d'exactitude de pesée. Ils viennent avec un camion, ils ont tout un service avec des camions, avec des tares, des pesées, ils placent ça sur la balance, ils ajustent la balance, ils certifient cette balance-là. Si elle n'est pas ajustée convenablement, il y a des compagnies privées qui viennent l'ajuster, entre autres il y a Richardson, il y a Toledo, qui sont les deux principales compagnies, qui viennent l'ajuster. Après réparation, le fédéral certifie cette balance-là, et le service de certification, on a un service aussi d'entretien de ces balances-là au ministère, et eux, en fait, s'assurent d'obtenir ces certificats-là et s'assurent que les balances soit vérifiées lorsqu'elles sont réparées, toutes les fois qu'elles sont réparées.

Alors pour ces balances-là, il n'est pas nécessaire qu'il y ait un processus tous les mois, que les gens de Poids et Mesures Canada viennent tous les mois pour les vérifier. Lorsqu'elles ne sont plus ajustables, elles ne reviennent plus à zéro. À ce moment-là, elles ont besoin d'un ajustement. Ils appellent la compagnie, ils les font ajuster, puis ils les font recertifier à ce moment-là par Poids et Mesures Canada.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon:...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 196 est adopté, suite à ces explications-là?

M. Vaillancourt: On a eu la cause...

Le Président (M. Gauvin): M. Vaillancourt.

M. Garon: Allez donc.

M. Vaillancourt: Il y a eu la cause Provost, il y a deux ans, la cause Provost où plusieurs transporteurs ont, en fait, mis un éclairage en alléguant que les balances n'étaient pas précises,

que les balances du ministère n'étaient pas précises dans la cause Provost. Et il y a eu une démonstration faite de tout ce processus-là, de sorte que le jugement rendu a, hors de tout doute, démontré que le processus de certification et l'exactitude des balances étaient conformes.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 196 étant adopté, on passe à l'article 197. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicules hors normes dans l'article 462.

M. Garon: J'aurais une question à demander concernant les balances. Est-ce qu'il y a un règlement qui oblige le ministère, par rapport à ces balances-là, pour...

Une voix: Les valider?

Une voix: Les calibrer...

M. Garon: ...répondre à ces... Comme on veut présumer que la balance est correcte, est-ce que, par ailleurs, on a un règlement qui donne des obligations au ministère pour faire en sorte qu'on prend toutes les précautions? Et là, la personne pourrait au moins, si on présume que la balance est correcte, avoir des obligations à remplir pour jouir de cette **présomption-là**. Comprenez-vous? Est-ce que je me fais comprendre?

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: Bien, je peux peut-être vous apporter une information. Il y a un arrêté ministériel, adopté par le ministre des **Transports** et publié à la **Gazette officielle du Québec**, qui approuve toutes les balances du ministère des Transports, chaque numéro, avec leur numéro d'identification, leur **numéro** de plateau, etc. Ça, c'est public, c'est publié. Et on comprend que la présomption d'exactitude joue, mais il y a quand même une information publicisée qui indique où sont toutes nos balances, où elles sont localisées, avec leur numéro d'identification, les numéros de plateforme même, les numéros d'indicateur et de répétiteur s'il y a lieu, parce que ce ne sont pas toutes les balances qui en ont. Alors, je ne sais pas si ça peut répondre à votre préoccupation? Et on m'indique également que chaque balance a un guide de procédure d'utilisation pour les peseurs.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je veux dire. Ce que je veux dire, là, c'est qu'on jouit de la présomption. La présomption, ce que je veux dire, c'est que s'il y a un règlement qui

oblige à faire telle procédure pour que les balances soient en ordre, et que le ministère puisse invoquer sa présomption, à ce moment-là, il faut qu'il ait satisfait à un règlement. Alors, s'il n'était pas capable, par exemple, de montrer, supposons, qu'il y avait des choses qui devaient être faites, il ne pourrait pas invoquer sa présomption. C'est ce que je veux dire, pour qu'on mette un équilibre dans les obligations.

Mme Bilodeau: C'est exact. Régulièrement, dans les procédures que nous avons devant les tribunaux, il y a des contestations qui sont faites basées sur l'arrêté ministériel. Autrement dit, il y a une présomption, juris et de jure, d'exactitude, mais encore faut-il que la balance soit conforme à l'arrêté ministériel adopté par le ministre. O.K.? Qu'elle ait été approuvée.

M. Garon: Mais quand vous dites "approuvée" est-ce...

Mme Bilodeau: Approuvée. Il faut qu'elle ait été approuvée par le ministre, par arrêté ministériel, ce qu'on fait régulièrement, toutes les balances sont approuvées...

M. Elkas: Régulièrement, ça veut dire quoi?

Mme Bilodeau: Bien, c'est parce que...

M. Garon: Mais quand vous dites "les balances sont approuvées", là, vous voulez dire quelque chose d'autre, ce n'est pas juste la balance qui est approuvée, mais ça veut dire aussi l'entretien et...

Mme Bilodeau: C'est le ministre des Transports.

M. Garon: Il y a un sceau "approuvé" à condition de faire telle chose à telle période régulière, ou...

Mme Bilodeau: C'est-à-dire que c'est le ministre des Transports qui approuve les balances qui sont utilisées pour les pesées. Dans l'arrêté ministériel, vous retrouvez la liste de toutes les balances, avec leur identification. Ces balances-là ont été certifiées, en vertu de la loi des poids et mesures au Canada...

M. Garon: Oui, deux fois par année...

Le Président (M. Gauvin): Mais, Mme Bilodeau, je pense que la question du député de Lévis est la suivante: Par quel processus le ministre peut-il approuver la balance? Par quel moyen vous devenez rassurés pour permettre au ministre de déclarer la balance approuvée? C'est ça, la question, je pense.

M. Elkas: C'est les opérations qu'il cherche.

Je le suis, aussi.

M. Garon: Ce que je veux dire, là, c'est que, là, on va présumer que la balance est toujours correcte. Pour pouvoir jouir de cette présomption-là, il me semble qu'on doit dire: Le ministre approuve, mais il y a un entretien qui doit être fait, il y a quelque chose qui doit être fait pour qu'il y ait un équilibre. Autrement, la personne va avoir une côte à remonter pour démontrer que la balance est correcte; si on fait un règlement et qu'on dit, bien qu'elle doit être approuvée par le fédéral, doit avoir tel genre d'entretien ou telle chose, telle chose, quelqu'un peut demander, par exemple: Vous invoquez que votre balance est correcte, moi, je veux voir ce qui s'est passé sur cette balance-là, en fonction du règlement du ministre.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, M. Vaillancourt va apporter certaines précisions sur l'application.

M. Vaillancourt: Il y a une assise, je dirais, juridique, réglementaire, sur la balance comme telle...

Mme Bilodeau: L'approbation...

M. Vaillancourt: ...sur son approbation, et aussi sur son utilisation. Il y a différents types de balances: il y a des balances à plateau long, il y a des balances à plateau court; maintenant, on a un vaste programme d'installation de balances à plateaux multiples. D'ailleurs, près d'ici, Saint-Romuald est équipé d'une balance à plateaux multiples, justement pour répondre aux nouvelles configurations de véhicules pour éviter aussi le plus d'erreurs possible dans l'exactitude de la pesée des camions, de sorte que, maintenant, on pèse tous les axes d'un véhicule routier en même temps. Ces balances-là ont 90 pieds de long. On les pèse tous en même temps et, en même temps, on pèse la masse totale. Le pourquoi? On a changé nos balances qui étaient des balances de 10 pieds par 12 pieds à plateau simple, par des balances à plateaux multiples. C'est d'abord aussi pour augmenter le service aux camionneurs, qui devaient peser sur le plateau chacun des essieux qui étaient très longs; ça devenait très long, il y avait des files qui s'allongeaient aussi sur les autoroutes. Alors, ces plateaux-là aussi, compte tenu, je dirais, d'une ouverture plus longue, plus fréquente de ces balances-là - des balances à plateau court - nécessitaient effectivement, M. Garon, beaucoup plus d'entretien. Qu'un même axe de 10 pieds par 12 pieds soit sollicité 5 à 6 fois, lors d'une pesée de camion, il arrivait que les approches... Il arrivait que la balance, devenait imprécise, d'une façon, je dirais, plus fréquente. Je dirais que tous les mois, elle nécessitait un ajustement, parce que, veux ou veux pas, avec des charges

de cette nature-là, aussi importantes que ça, il arrivait que le plateau de la balance baissait, parce que les deux essieux faisaient qu'ils devenaient en porte-à-faux vis-à-vis l'essieu ventral à peser sur un camion, une semi-remorque d'une certaine longueur.
(12 heures)

Alors, effectivement, avec ces approches-là et avec une balance qui baissait, il y avait des charges qui étaient moins précises de l'ordre de 1000 à 2000 kilos sous chacun des axes, et ce, à l'avantage des transporteurs. La balance étant plus basse, le poids étant moins fort à ce moment-là sur la balance, elle indiquait moins de charge. Alors, ce qui a été fait, c'est que tout l'ensemble des balances qui étaient des balances de 10 pieds par 12 pieds, toutes ces balances-là, d'ici deux ans, vont être remplacées par des balances à plateaux multiples pour peser d'un seul coup l'ensemble des essieux et l'ensemble en masse totale en charge, de sorte que ça va éliminer beaucoup d'efforts du côté entretien et vérification de ces balances-là.

Aussi, ce qu'on a en place, c'est un système de vérification pratique d'exactitude de la balance. Ce système de vérification pratique, entre autres, pour les balances à plateau simple... Vous faites passer un véhicule dans un sens et vous le refaites passer dans l'autre sens, parce que les approches ne sont pas les mêmes pour vérifier l'approche. Alors, il y a toute une technologie autour de ça, parce que ça nécessitait que les approches... Vous savez, quand vous parlez des roulières, des ornières, quand les camions lourds arrivaient et freinaient devant cette balance-là, il y avait un affaissement de l'asphalte qui faisait qu'évidemment, si on a un camion sur la balance et que le derrière du camion est comme ça, ça ne pèse pas le même poids.

Alors, c'était devenu très onéreux d'avoir un entretien pour nos gens en région. On était obligé de fermer la balance dans bien des cas, de refaire, des fois en profondeur, cette structure de route là, de remettre de l'asphalte et de rouvrir la balance. Alors, on s'en vient dans un programme. On a déjà en place, si ma mémoire est fidèle, 13 balances à l'heure actuelle - ça peut varier peut-être d'une ou deux - à plateaux multiples d'installées au moment où on se parle.

En fait, je vous dirais que le réseau de balances au Québec, avec les balances à plateaux multiples, ça va être le réseau le mieux équipé en Amérique du Nord. Il y en a 7 en Ontario. Nous, quand notre réseau va être complété au complet, on va avoir un réseau de 33 balances à plateaux multiples dotées de l'équipement électronique le plus sophistiqué.

M. Garon: Elles sont fabriquées où, ces balances-là?

M. Elkas: Sur les 27, il y en a 8... 27 sur

place dans le moment...

M. Vaillancourt: Il y en a 27 et il y en a qui sont transformées et qui sont fermées périodiquement. On se souviendra que Saint-Romuald a été fermée. À un moment donné, il y avait une question d'allocation de contrats puis il y avait des délais de ce côté. C'est la compagnie Toledo, M. Garon, qui procède à l'installation de ces balances-là.

Le Président (M. Gauvin): Je vous remercie de l'explication, M. Vaillancourt. M. le député de Lévis.

M. Garon: O. K.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 197 étant adopté, nous passons à l'article 198.

Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles

M. Elkas: La première modification vise à clarifier la définition actuelle du transporteur en éliminant de la loi la notion de transporteur agissant sous la responsabilité d'un autre transporteur et la notion de transporteur habituel des personnes ou des biens. Elle énumère précisément quels sont les cas où une personne est considérée comme transporteur pour faciliter la preuve en matière de poursuites, et, ainsi, lever toute ambiguïté en ce qui a trait au transporteur titulaire d'un permis de transport particulier à titre principal, afin qu'il ne soit plus considéré comme un transporteur agissant sous la responsabilité d'un autre transporteur.

La deuxième modification vient, par concordance, supprimer la mention que le gouvernement peut, par règlement, établir les cas où un transporteur agit sous la responsabilité d'un autre transporteur ainsi que définir l'expression "transport habituel des personnes ou des biens".

M. Garon: Est-ce qu'il y a un amendement là-dessus?

Le Président (M. Gauvin): Non, on va ajouter des articles. M. le député de Lévis, pour ce qui est de l'article 198, tel que présenté par M. le ministre.

M. Garon: Ce ne sera pas long. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 198 est adopté. Nous avons un nouvel article, 198. 1 qui s'ajoute.

M. Garon: Ah!

Le Président (M. Gauvin): Dont vous avez copie.

M. Gélinas: Il s'agit...

Le Président (M. Gauvin): M. Gélinas, oui. M. Gélinas, vous pouvez en donner lecture?

M. Gélinas: D'accord. Insérer, après l'article 198, le suivant:

198.1 L'article 519.9 de ce Code est remplacé par le suivant:

"519.9 Tout conducteur dont le permis de conduire ou la classe autorisant la conduite d'un véhicule automobile visé au présent titre a été modifié, suspendu ou révoqué est tenu d'en informer immédiatement le transporteur, selon les modalités établies par règlement." Dans l'article actuel, c'est parce qu'on se réfère à la notion de transporteur tel que ça existait avant l'amendement qu'on vient d'adopter. C'est une modification de concordance uniquement.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): 198.1 étant adopté, on a un article 198... Non. Nous passons à 199.

Obligations du conducteur

M. Elkas: L'obligation actuelle d'arrimage des bagages ne permet aucune distinction entre les articles susceptibles de causer des blessures et les autres. Tout doit être réparti et arrimé de manière à assurer la sécurité, y compris les sacs d'école, boîtes à lunch et autres bagages à main.

M. Garon: Ouais.

M. Elkas: Ça, c'est dans les écoles.

Mme Bilodeau: Oui, les autobus...

M. Elkas: Les autobus scolaires.

Mme Bilodeau: Je vais présenter le dossier, M. le ministre. M. le Président?

Le Président (M. Gauvin): Oui, Mme Bilodeau?

Mme Bilodeau: M. le député, l'article, tel qu'il se lit présentement, obligeait le conducteur d'un autobus à s'assurer que tous les bagages dans un autobus étaient arrimés, attachés, et, à la suite de représentations que nous avons eues de la Fédération des commissions scolaires, de l'Association du transport écolier au Québec, de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, on nous a soulevé, et avec raison, que cet article-là était inapplicable de façon à

obliger le conducteur d'autobus à arrimer tous les bagages. On pense aux boîtes à lunch des enfants, on pense à des menus objets, aux sacs d'école, etc. Et on nous a demandé de faire une proposition d'exclure les bagages à main. Autrement dit, on va arrimer les bagages, je pense aux skis, par exemple, je pense aux plus gros sacs... Pardon?

M. Garon: Je pense aux patins. Ma petite fille m'a dit qu'elle avait oublié ses patins. Elle est venue pour prendre ses patins... Imaginez-vous que vous recevez un patin dans le front dans l'autobus. Il faudrait que ce soit arrimé.

Mme Bilodeau: Mais je ne pense pas...

Le Président (M. Gauvin): De toute façon, M. le député de Lévis...

M. Garon: Le transport scolaire, normalement...

Le Président (M. Gauvin): ...il y a des règles de sécurité de base qui s'appliquent à l'intérieur des transports scolaires. Mme Bilodeau, est-ce que vous voulez ajouter...

Mme Bilodeau: Moi, tout simplement, je faisais mention que c'est à la suite de représentations faites par différentes associations que j'ai nommées tout à l'heure...

Le Président (M. Gauvin): Oui.

Mme Bilodeau: ...l'Association du transport des écoliers, l'Association des propriétaires d'autobus, la Fédération des commissions scolaires...

M. Garon: La seule chose que vous dites, au fond, c'est que vous ajoutez: Le présent article ne s'applique pas aux bagages à main.

Mme Bilodeau: Exactement. On exclut les menus articles et ce qu'on appelle les bagages à main que les enfants peuvent tenir dans leurs mains.

M. Garon: Oui, mais si vous avez quelqu'un, par exemple, qui, comme bagage à main, a des boules de pétanque...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...je vais vous dire une chose, je ne voudrais pas être dans cet autobus-là. Vous savez, c'est un boulet de canon ça, une boule de pétanque.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, l'article 199 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Nous avons un nouvel article dont on vous a fait parvenir copie, l'article 199. 1. Insérer, après l'article 199, le suivant: 199. 1. L'article 519. 12 de ce Code est modifié par le remplacement dans les troisième et quatrième lignes du troisième alinéa, de "une personne autorisée en vertu de l'un des articles 519. 26 ou 519. 27" par "un inspecteur nommé en vertu de l'article 519. 69". Est-ce que M. Gélinas voudrait apporter des explications?

M. Gélinas: Il est dit actuellement dans l'article 519. 12 que le conducteur doit remettre, pour examen, le registre de ses heures de conduite et de travail à la demande d'un agent de la paix ou d'une personne autorisée en vertu de l'un des articles 519. 26 ou 519. 27. Or les dispositions 519. 26 à 519. 29 ont été abrogées. C'est simplement une modification de concordance, on ne peut pas se référer à des articles qui sont abrogés.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Maintenant, nous passons à l'article 199. 2. Nous allons vous en faire parvenir copie.

M. Garon: Il y a un autre amendement, là.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 199. 2 se lit comme suit: Insérer, après l'article 199, le suivant:

199. 2 L'article 519. 13 de ce Code est remplacé par le suivant:

"519. 13 Tout conducteur doit identifier son transporteur à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur nommé en vertu de l'article 519. 69."

M. Gélinas, est-ce que ce serait bon d'avoir de l'explication?

M. Gélinas: Il s'agit encore d'une concordance avec l'abrogation du deuxième alinéa de l'article 519. 2 et des articles 519. 26 à 519. 29.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 199. 2 étant adopté, nous passons à l'article 200.

M. Elkas: Cette modification vise à enlever le mot "conférées" pour clarifier que les fonctions exercées par un agent de la paix en vertu du Code de la sécurité routière ne lui sont pas nécessairement conférées de façon expresse par une disposition spécifique mais qu'elles peuvent aussi s'inférer des devoirs inhérents à sa charge, comme le précise notamment l'arrêt Dedman de la Cour suprême du Canada.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Je n'ai pas trop compris l'explication, je vais être franc avec vous.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le ministre voudrait ajouter à l'explication ou quelqu'un d'autre? Mme Bilodeau.

Une voix: L'article 201?

Le Président (M. Gauvin): L'article 200, où on parle des agents de la paix.

M. Gélinas: On était à l'article 201, c'est pour ça. On avait devancé. Ici, il s'agit simplement de remplacer l'expression "conférées". C'est parce qu'il y a eu certains imbroglios dans le passé où des personnes disaient que les agents de la paix ne pouvaient pas agir en vertu de cet article-là seulement parce que ça n'avait pas été conféré comme tel, expressément à un agent de la paix. Parce que, quand on dit: Nul ne peut, et ainsi de suite, faire certaines choses au niveau du Code et qu'il y a ensuite une infraction à cet article, si on n'avait pas dit comme tel que c'était conféré comme tel à un agent de la paix... C'est simplement pour que ce soit dans l'exercice général de ses fonctions.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 200 étant adopté, M. le ministre, l'article 201.

M. Elkas: Tel que rédigé actuellement, l'article 519. 20 s'avère inapplicable. En effet, l'article 519. 10 n'impose aucune exigence ou norme à l'autobus. Il ne fait qu'imposer une obligation d'arrimage des bagages au conducteur. L'article 519. 20 doit donc être rédigé de manière à imposer au transporteur de veiller à ce que le conducteur respecte son obligation.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est un peu une concordance avec l'article qu'on vient d'adopter.

Mme Bilodeau: Tout à fait, M. le député, concernant les bagages à main. Actuellement, l'article 519. 20 est inapplicable dans la mesure où les exigences sont relatives à l'autobus. Or, on a vu tout à l'heure, à l'article 519. 10, que les exigences sont relatives au conducteur qui doit arrimer les bagages. Donc, au point de vue sanction pénale, on ne pouvait pas l'appliquer. Alors, ça vise évidemment le transporteur qui laisse circuler un autobus dans lequel des bagages, du fret ou de la messagerie ne sont pas distribués ou arrimés conformément à l'article

519.10 qu'on a vu tout à l'heure.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 201 étant adopté, on passe à l'article 202. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article vise à préciser que le transporteur est responsable d'assurer que le conducteur conserve dans son véhicule, lorsque requis, son registre des heures de conduite et de travail et qu'il le remplisse, conformément au règlement. Aucun article ne précise actuellement cette responsabilité. Ça, c'est important.

M. Garon: C'était un oubli?

M. Gélinas: Oui, c'était un oubli.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article 203.

M. Elkas: Les articles 519.26 à 519.29 relatifs aux inspecteurs nommés en vertu du titre VIII.1 du Code sont abrogés car ils sont remplacés pour la nouvelle disposition prévue aux articles 519.67 à 519.72 qui se retrouvent au chapitre II du titre VIII.2 ayant trait au contrôle sur route et en entreprise.

Le Président (M. Gauvin): M. Gélinas.

M. Gélinas: C'est un amendement qui est lié au nouveau titre qu'on introduit au titre VIII.2 sur le contrôle routier. On a regroupé, dans le titre VIII.2 du contrôle routier, tout ce qui concerne les pouvoirs d'inspection en vertu du titre VIII.1. Parmi les tâches des contrôleurs routiers à l'avenir, il va y avoir toute la question de l'inspection en entreprises également. Donc...

M. Garon: On enlève les responsabilités du ministre, là?

M. Gélinas: Pardon? Non.

M. Garon: Le ministre des Transports peut également autoriser une personne à agir comme Inspecteur au sens de l'article. C'est les inspecteurs de quoi, au sens de l'article 539.26?

M. Gélinas: L'article 519.26.

M. Garon: L'article 519.26, pardon.

M. Gélinas: La façon dont ça fonctionne à l'heure actuelle, c'est l'article 519.26 qui prévoit qu'une personne qui est autorisée par la

Soiété comme inspecteur pour l'application du titre VI.1.1 qui concerne les transporteurs routiers peut faire des inspections en entreprises, c'est-à-dire pénétrer à toute heure raisonnable dans rétablissement, et ainsi de suite. Et on prévoyait également à l'article 519.27 que le ministre des Transports pouvait également nommer des inspecteurs pour l'application de ce titre-là.

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit des inspecteurs qui font la vérification mécanique?

M. Gélinas: Non. C'est complètement différent.

M. Garon: Là, vous abrogez ça parce qu'on va retrouver ça ailleurs.

M. Gélinas: On va retrouver la même chose dans le titre VIII.2 qui concerne le contrôle routier.

M. Vézina: M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Vézina.

M. Vézina:... cet article-là a été mis, M. le député de Lévis, au moment où on a introduit les normes canadiennes. Et pour introduire les normes où toutes les provinces se donnaient de nouvelles normes, il y avait cette inspection des établissements qui nous a été donnée au moment où on a abrogé le Code.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 203 étant adopté, on passe...

M. Elkas: M. le Président, pouvez-vous me permettre?

Le Président (M. Gauvin): Oui. M. le ministre.

M. Elkas: Concernant l'amendement qu'on avait suggéré, l'article qui était suspendu sur les charges.

Le Président (M. Gauvin): À l'article 167?

M. Elkas: Est-ce qu'on peut suspendre deux minutes pour faire faire des copies de la page? On aimerait l'expliquer au député.

Le Président (M. Gauvin): Nous allons suspendre pour deux minutes.

(Suspension de la séance à 12 h 19)

(Reprise à 12 h 26)

Le Président (M. Gauvin): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Est-ce qu'on a convenu de rappeler l'article 167? M. le député de Lévis, nous allons attendre l'indication de M. le ministre à savoir si on débat l'article 167.

Véhicules hors normes et véhicules avec chargement (suite)

M. Elkas: On a déposé une proposition au député de Lévis. Est-ce qu'on serait prêt à l'accepter?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on confirme une proposition d'amendement à l'article 167?

M. Garon: Pourquoi voulez-vous faire ça tout de suite, là? C'est parce que...

Mme Bilodeau: C'est parce que ça libérerait tout le personnel, les directeurs, les chefs de service sur les charges et dimensions. On aurait terminé.

M. Elkas: Parce qu'on fait le taxi après la période de questions.

M. Garon: Puis, ils n'ont affaire aucunement dans ce qui reste? L'article 633...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Parce que là vous marquez: Dans les autres cas il est délivré par le ministre en vertu de l'article 633.

Mme Bilodeau: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Mme Bilodeau.

M. Garon: L'article 633 est-ce qu'il change, lui? On ne touche pas à l'article 633 dans le projet de loi?

Mme Bilodeau: C'est-à-dire qu'il y a une proposition à l'article 232 du projet de loi, mais c'est une proposition visant à apporter une modification de concordance à l'article 633 pour changer les mots "véhicule automobile" par "véhicule routier" simplement. Alors, on ne touche pas au fond de l'article.

M. Garon: Quand vous donniez des permis sur des charges divisibles avant, en vertu de quel article les donniez-vous? En vertu d'un règlement qui se référait à quel article?

Mme Bilodeau: L'article 633.

M. Garon: En vertu de l'article 633. Donc, ça veut dire que ça ne règle rien par rapport à 633.

Mme Bilodeau: Non. L'article 633, il faut bien se comprendre, ce sont des cas de mesure exceptionnelle qu'il est impossible de prévoir par une réglementation. C'est impossible de prévoir, ce sont des cas ad hoc, des cas spécifiques. Il n'y a pas deux cas pareils, autrement dit. Vraiment, on tombe dans l'imprévisible.

M. Garon: Mais les 3500 cas, ils relevaient tous de l'article 633?

Le Président (M. Gauvin): M. Couture.

M. Couture: Effectivement, le ministre a déjà annoncé que tous ces cas-là seraient intégrés ou seront intégrés à la réglementation sur les charges et dimensions. C'étaient des cas de configuration non prévus au règlement. Tout ce qu'on maintient dans l'esprit ici, c'est que l'article 633, dorénavant, ne sera que pour des cas d'exception dont je parlais ce matin, des traverses de chemin public, entre autres, où c'est du chargement divisible, mais ce sont des cas d'exception. Et si on pouvait les prévoir, on les encadrerait dans une réglementation. Étant donné qu'on ne peut pas les prévoir, on se doit d'avoir une...

M. Garon: Mais les 3500 permis, on avait dit qu'on nous donnerait la répartition de ce qu'on avait donné comme permis sur les 3500. On avait dit ça hier. On n'a pas eu le papier encore, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Lévis. Est-ce que quelqu'un pourrait nous confirmer qu'on est en mesure de nous donner une information sur les 3500 cas de permis spéciaux qui avaient été rapportés, hier, à un moment donné, dans le débat? Donc, M. Vaillancourt est en mesure d'apporter quelques précisions.

M. Vaillancourt: Entre autres, tous les permis pour des véhicules quatre essieux et B-trains qui n'étaient pas dans le règlement, parce que ces véhicules-là excédaient des charges réglementaires dans le règlement 2116 sur les charges de dimension. Tous ces véhicules-là de configuration, les véhicules roses, en bas ici, articulés de cette façon-là, véhicules aux trois unités, ce qu'on appelle le train de type B et le véhicule quatre essieux, celui qui est en bleu, en termes de parité. Les Ontariens venaient chez nous avec ces quatre essieux-là...

M. Garon: Mais ce n'est pas ça que je veux savoir. Hier, on disait que les 3500 permis qui avaient été donnés... La ventilation des raisons

avec les statistiques là-dessus, on a dit hier, qu'on nous fournirait des données là-dessus et on ne les a pas eues encore. Pourquoi les 3500 permis ont-ils été donnés? Combien y a-t-il eu, par exemple, de permis pour des charges indivisibles? Combien pour des configurations? Combien pour des charges divisibles? On nous avait dit... Les causes, les raisons des 3500 permis, la ventilation, on ne l'a pas eu, ça.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, M. le ministre et les membres de la commission, les travaux prévus à cette commission devaient se terminer à 12 h 30. Ça me prendrait un consentement pour pouvoir continuer 5 ou 10 minutes à la volonté des membres. Est-ce qu'il y a un accord pour continuer?

M. Garon: 5 minutes. C'est parce que nous autres, après ça...

Le Président (M. Gauvin): Pour finir l'article, cet article-là.

M. Garon: Je ne le sais pas, c'est parce que, moi, j'ai des rencontres. Je suis supposé rencontrer quelqu'un à 12 h 30, et, après ça, on a un caucus à 13 h 30 et la période de questions à 14 heures. On est "booké" comme un oeuf.

Le Président (M. Gauvin): Oui, mais en tenant compte de l'explication de Mme Bilodeau, à savoir...

M. Garon: Ce n'est pas ça, là.

M. Elkas: Si vous voulez la ventilation, il n'y aurait pas de problème pour vous la déposer...

M. Garon: Oui. Vous nous avez dit ça hier et on ne l'a pas, là.

M. Vaillancourt: On a un tableau, M. Garon. Est-ce que vous le voulez par type de transport ou si vous le voulez en termes de statistiques... Ou vraiment par type de transport?

M. Garon: Comme je vous le disais, là. Moi, je veux savoir, concernant les 3508 permis... Autour de 3500 permis. Combien y en a-t-il qui ont été émis concernant les dimensions? Combien ont été émis sur les charges indivisibles et combien touchaient les charges divisibles?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis. Est-ce qu'on convient de continuer nos travaux pour finir l'article 167 ou un autre 10 minutes...

M. Garon: Pour finir... 10 minutes, je ne suis pas capable. Même si je voulais... Autrement, j'aurais fait venir du monde pour rien.

M. Elkas: Mais, si c'est simplement le dépôt du rapport que vous avez demandé, il n'y a pas de problème. On peut vous le donner, mais là, on traite l'article comme tel.

M. Garon: Oui c'est tout ça. Je ne sais pas ce que ça cache. C'est ça que je ne sais pas, là.

M. Elkas: Bien, aussi loin qu'on peut aller dans cet article-là... C'est ça ou on le retire.

M. Vaillancourt: M. Garon, il n'y a pas de permis qui a été émis en vertu de l'article 633 pour du chargement indivisible. Il n'y a pas de permis qui a été émis pour du chargement indivisible.

M. Garon: Indivisible? À l'article 633?

M. Vaillancourt: Indivisible. Les transformateurs, les grues, les véhicules-outils. Tout ce qui est indivisible, en termes de charges qui brisent la...

M. Garon: C'est l'article 167.

M. Vaillancourt: Il n'y a pas de permis qui a été émis pour ça. Tout ce qui a été émis en vertu de l'article 633 par M. le ministre, ce sont des permis pour du chargement divisible qui n'était pas prévu. Donc, ces configurations-là...

M. Garon: À l'article 633?

M. Vaillancourt: ...n'étaient pas prévues dans les règlements actuels. Alors, il fallait que ces véhicules-là puissent continuer à circuler en attendant qu'on les remplace dans le règlement.

M. Garon: C'est ça que vous nous dites. Au fond, ce sont des permis de charges divisibles que vous donnez. Si ce n'est pas...

M. Vaillancourt: Il y a des charges divisibles... Par contre, il faut penser qu'il y a des véhicules qui sont hors normes de par leur largeur ou leur longueur, de par leur dimension, qui transportent du chargement divisible, mais il n'y a pas de chargement, il n'y a pas de transport, soit de véhicules de par leur fabrication...

M. Garon: Oui, là, écoutez, vous dites, au fond, que c'est un chargement divisible parce qu'on a un véhicule qu'on utilise qui ne rencontre pas les normes. On n'a qu'à mettre le chargement divisible dans des véhicules qui rencontrent les normes, à ce moment-là.

M. Vaillancourt: Ce n'est pas toujours possible, parce que vous avez des chargements, vous avez des véhicules qui, de par leurs dimensions, excèdent les normes.

M. Couture: Tout ce qu'on a fait, M. Garon, ce qu'on fait avec la réglementation des charge-ments divisibles, c'est un programme expérimental depuis 1986, et là, ce que le ministre a annoncé, le 15 décembre 1989, c'est une inclusion de ces véhicules-là dans la réglementation...

M. Garon: Oui mais, le programme expé-ri mental, vous l'avez expérimenté, on est rendu en 1990, là. Ça fait cinq ans.

M. Couture: Effectivement, c'est quelques années, mais ça a beaucoup d'importance, M. Garon, parce que sans cet article ou ce pouvoir de ministre là, on ne pourrait pas mettre sur la route des véhicules qui auraient été validés au préalable. Et il n'y a pas d'autres façons de valider des véhicules...

M. Garon: Oui, mais, il n'y en avait pas avant. Vous avez ça depuis 1986.

M. Elkas: On ne les avait pas, mais c'était illégal. C'était de façon illégale.

M. Couture: Exactement.

M. Elkas: Ce n'était pas contrôlé.

M. Garon: Ah! mais ils ne le font pas ailleurs.

M. Couture: Oui, chacune des juridictions nord-américaines...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Couture.

M. Couture: Oui. Chacune des juridictions nord-américaines a un pouvoir similaire pour faire des essais sur des véhicules en cours d'exercice. C'est beau de faire du laboratoire mais...

M. Garon: On n'a rien contre les essais, mais disons-le. Mais là, ce n'est pas ça, c'est...

M. Couture: Ce sont des configurations non prévues, des cas d'exception. On en avait quelques-uns, ce matin. Je vais les répéter. On avait les configurations non prévues...

M. Garon: Hier, vous avez dit que vous donneriez des statistiques. On ne les a pas eues, les statistiques.

Le Président (M. Gauvin): Mais M. Vaillancourt a donné une explication en rapport avec les statistiques, et nous allons vous passer un tableau qui se réfère... Est-ce que, M. le député de Lévis, l'explication apportée vous permet de...

M. Garon: Non, non, mais ce n'est pas le nombre de permis, ça. Ah, oui! le nombre de

permis, ici. Aucun. Les dimensions...

M. Couture: Peut-être juste pour vous expliquer que ça va également, je pense, informer votre chercheur...

Le Président (M. Gauvin): M. Couture, oui.

M. Couture: M. le chercheur, hier soir, on discutait avec eux puis, lui, il avait un chiffre de 150 permis, à un moment donné, qu'il véhiculait - je pense qu'il avait déjà entendu parler de ça, là. Ça se lit comme ceci: "Le règlement sur les charges et dimensions..."

M. Garon: Non, ça avait été dit lorsqu'on avait étudié le projet de loi 74, puis ça venait de vous autres, là.

M. Couture: Oui, exactement, vous aviez raison, et tout le monde avait raison. Tout ce que j'essaie, c'est d'expliquer le point. En vertu du règlement sur les charges et dimensions, vous pouvez transporter du divisible et de l'indivisible. Jusqu'à 50 700 kilogrammes, 57 700 kilogrammes, vous n'avez pas besoin de permis pour ça, c'est ce qui se véhicule au Québec. En vertu d'un règlement sur le permis spécial de circulation, sous un principe d'indivisibilité, par exemple, transformateur d'Hydro-Québec, des grues, des machines-outils, on peut émettre des permis, des maisons sectionnelles, entre 57 500 kilogrammes et 70 000 kilogrammes, pour des raisons bien normalisées dans un règlement. L'année dernière il y a eu 4392 permis d'émis par la Société d'assurance automobile du Québec. Ensuite, lorsqu'on dépasse 70 000 kilogrammes - c'est un peu plus difficile pour nos structures, ça, à ce moment-là - on a émis 1690 permis, et ces permis sont émis à la Société de l'assurance automobile du Québec, après expertise du ministère.

M. Garon: Pour l'indivisible.

M. Couture: Le ministère se prononce sur les structures pour l'indivisibilité, et s'il n'y avait pas d'indivisibilité, il n'y aurait pas eu de Manie, il n'y aurait pas eu de Baie James, il n'y aurait pas eu de construction du Stade olympique, il n'y aurait pas eu de ces choses-là, c'est du transport de ces choses-là.

M. Garon: Ça aurait coûté moins cher au monde.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Couture: Et finalement...

M. Garon: Moi, vous ne me ferez pas pleurer sur le Stade. Il est tellement pesant qu'il cale dans la terre.

Le Président (M. Gauvin): Non, mais re-tenons surtout la Baie James, d'abord.

M. Couture: Et pour finaliser - peut-être également pour le chercheur - où il a été avancé 150 permis, à un moment donné, c'est qu'au-delà de 100 000 kilogrammes - 100 000 kilogrammes, c'est des poids, ça, c'est beaucoup, c'est 100 tonnes métriques, plus de 200 000 livres - il y a eu - vous ne l'avez pas ici - 152 permis d'émission en 1989, réellement pour des extra-lourds. Un gros transformateur d'Hydro-Québec, tu n'as pas le choix, il faut que tu l'amènes du point A au point B, puis eux, ils ont des essieux, ce qu'on appelle multilignes, c'est tous les véhicules avec plusieurs essieux en dessous, c'est très spécifique. Ça, ça règle, je pense, le cas des permis spéciaux. Par dessus ça, il y a eu, en vertu de l'article 633, pour des chargements divisibles, pour des charges non pas extra-lourdes, des charges qui se situent entre 57 500 et 61 500, pour des véhicules, M. Garon, qui auraient dû être dans le règlement... Mais avant de les mettre dans le règlement...

M. Garon: Mais les charges...

M. Couture: ...on voulait s'assurer que les configurations étaient dynamiquement stables. Et ces configurations-là, il y en a seulement deux, les trains de type B et les semi-remorques à quatre essieux. Le programme a été là de 1986 à 1990, en fait à 1989, et l'année dernière, le ministre, le 15 décembre dernier, a annoncé, après trois ans d'un programme expérimental, ce qui nous apparaît une période logique, l'inclusion de ces véhicules-là dans la réglementation. Alors, l'année dernière, il y a eu 794 véhicules ou permis d'émission comme ceux-ci. Cette année, tous ces véhicules-là, lorsque le règlement sera en vigueur, seront intégrés dans la réglementation. Le chiffre tombe à zéro. Et depuis quatre ans, 794 en 1989, plus 700 en 1988, plus 787, etc., ça a totalisé environ 4000 véhicules, ceux-là, juste ces deux-là. Et ceux-là sont dans le règlement. Si vous voulez avoir un projet, une réforme annoncée, on peut vous en déposer une aujourd'hui, qui explique les chiffres, les raisons pour lesquelles on les inclut dans le règlement.

M. Garon: Mais ce qu'on avait comme renseignement, c'est que la Société en a autorisé 15 000 et le ministre en a autorisé 3500 au-delà des pesanteurs que la Société pouvait autoriser d'elle-même, et le ministre autorisait la Société à aller au-delà du poids qu'elle pouvait faire.

M. Couture: Juste pour vous corriger...

M. Garon: Ça n'apparaît pas, ça.

Le Président (M. Gauvin): M. Couture.

M. Couture: Ces chiffres-là ont été préparés à la suite des discussions qu'on a eues hier, surtout avec votre chercheur, pour être certains que... Parce que c'était mêlé, il y a du divisible et de l'indivisible, et ça rend...

M. Garon: C'est parce que les chiffres ne marchent plus.

M. Couture: Alors, je pense qu'en colonnes, ça fonctionne très bien. Et ces chiffres-là ont été vérifiés avec la Société de l'assurance automobile du Québec, ce matin, par les émetteurs de permis spéciaux, et quand je vous dis que ça a été 152 l'année dernière, pour des extras de 100 000 kilogrammes, c'est 152.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que ces explications peuvent vous convaincre d'accepter la proposition?

M. Garon: On a besoin d'avoir d'autres... Ça va durer un peu plus longtemps que ça, la discussion. Même si on voulait, je ne suis pas capable de faire la... Je regarde ces chiffres-là avec les chiffres qu'on a et je ne suis pas capable de voir comment ça marche.

Une voix: Sur division.

M. Garon: Non, non, pas sur division, on veut comprendre comme il faut.

M. Couture: C'est réellement la transparence, parce que je me souviens qu'il y avait eu des chiffres.

M. Garon: Votre bureau est où? À Québec?

M. Couture: Pardon?

M. Garon: Votre bureau?

M. Couture: Le bureau du ministère des Transports est à Québec, ici, oui.

M. Garon: Ce n'est pas loin, c'est à côté. On va ajourner.

Le Président (M. Gauvin): Dans les circonstances, nous ajournons nos travaux sine die jusqu'à un avis de la Chambre.

(Suspension de la séance à 12 h 43)

(Reprise à 15 h 48)

Projet de loi 106

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

La commission de l'aménagement et des

équipements reprend ses travaux. Je déclare la séance ouverte. La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 106, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente, Mme Cardinal (Châteauguay) par M. LeSage (Hull).

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

Remarques préliminaires

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Oui, Mme la Présidente. Le projet de loi modifiant la Loi sur le transport par taxi a pour principal objectif d'accentuer les mesures de contrôle des personnes et des entreprises oeuvrant dans le transport rémunéré de personnes par automobile. L'industrie elle-même constate que les mesures actuelles de contrôle sont de moins en moins efficaces. Les transporteurs sans permis prolifèrent, certains titulaires de permis ignorant volontairement leurs obligations, et rien ne garantit réellement le professionnalisme des chauffeurs. Les conséquences de ces lacunes sont importantes non seulement pour les titulaires de permis mais encore pour les citoyens. En effet, le transport sans permis constitue une concurrence déloyale qui compromet la rentabilité des entreprises respectueuses des dispositions de la loi. Il en va de même des titulaires de permis et des chauffeurs qui contreviennent à leurs obligations et qui ternissent l'image de leur industrie. Toutefois, le citoyen subit un préjudice encore plus important puisque sa sécurité est compromise lorsqu'il est conduit par un chauffeur qui ne satisfait plus aux conditions d'obtention de son permis de chauffeur de taxi ou qu'il est transporté par une automobile qui n'est pas l'objet de vérification mécanique, son propriétaire n'étant pas titulaire d'un permis. Le projet de loi apporte en conséquence des correctifs qui nécessitent plusieurs ajustements techniques de concordance. Ses dispositions forment toutefois un tout cohérent eu égard à l'objectif recherché. D'autre part, le projet de loi supprime toutes les dispositions de la loi autorisant la mise en place d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi pour faire suite à la fin d'un programme établi depuis 1985 dans l'agglomération de Montréal. En effet, seule la Ligue de taxis de l'agglomération de Montréal compte un nombre suffisant de permis de taxi pour justifier la mise en place d'un mécanisme aussi complexe que le programme d'achat prévu à la loi. Au printemps dernier, j'avais présenté le projet de loi 49, concernant la fin du programme établi à Montréal. À cette époque, un projet de loi particulier s'imposait,

compte tenu des surplus accumulés dans le fonds de ce programme. Toutefois, depuis ce temps, 205 titulaires de permis ont accepté de participer au programme, moyennant le versement d'indemnités de plus de 6 000 000 \$. Il s'agit là d'un succès inattendu dû à l'augmentation du prix offert par le mandataire du programme qui passe de 18 000 \$ à 30 000 \$. Aussi, dans ce nouveau contexte, la fermeture de ce programme ne nécessite plus une loi particulière, tout au plus une disposition subrogeant la Ligue de taxis de Montréal inc. aux droits et obligations du mandataire, étant donné que deux causes sont toujours pendantes devant les tribunaux, et je vous remercie.

Et à la demande du député de Lévis, on a les rapports financiers des 5 dernières années, en 10 copies, si vous permettez, ainsi que le rapport annuel...

Une voix: En avez-vous une M. le ministre?

M. Elkas:... et l'évaluation du plan de rachat.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est un document public que vous déposez?

Une voix: Oui, on le distribue aux membres de la commission, c'est pour ça qu'on a fait tant de copies.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors le rapport financier est déposé.

Une voix: J'en ai d'autres copies, il en manque une. Une copie pour le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est terminé, M. le ministre?

Alors M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Garon: Mme la Présidente, non, je pense que c'est un bon programme qui avait été mis en place par notre gouvernement - il ne peut pas être mauvais, hein? - mais qui arrive à terme et, semble-t-il, que tout le monde est d'accord, incluant les gens du taxi qui m'ont téléphoné pour me dire qu'ils étaient d'accord avec le projet de loi. Alors, moi, je suis prêt à procéder immédiatement à l'étude du projet de loi pour qu'on la finisse dans des délais raisonnables. J'avais demandé des renseignements au ministre, qui me les a fournis, alors - je n'ai pas eu le temps de les voir là, mais j'imagine que ça a l'air d'être ça - je suis prêt à procéder.

M. Elkas: Si je peux, je voudrais me permettre, M. le député de Lévis, Mme la Présidente, de demander à Michel Trudel de peut-être faire un exposé général du projet, là, pour qu'on puisse bien le comprendre. Et puis on

pourrait mieux comprendre chaque article, vu qu'il y en a plusieurs qui sont de concordance et puis d'ordre technique.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

Exposé général

M. Trudel (Michel): Si vous permettez, je pourrais faire un bref rappel historique du plan de rachat et de son mode de fonctionnement et, par la suite, situer le projet de loi dans ce contexte-là. Alors, un bref rappel historique. Il faut quand même remonter après la guerre où le **taxi** à Montréal a été décontingenté et qu'on avait émis énormément de permis de taxi pour les vétérans, de telle sorte que, dès 1952, on avait observé qu'il y avait un trop grand nombre de permis de taxi. On avait décrété un moratoire sur le territoire de Montréal et, ensuite, en 1956, un moratoire sur l'île de Montréal. Bon an, mal an, on a quand même observé des effets au niveau de la décroissance de Montréal: l'expansion vers la banlieue, l'apparition du transport en commun, etc., des phénomènes qui ont tous contribué à la baisse de l'achalandage taxi. Mais le nombre de permis restait toujours le même. Et **c'a** été dénoncé dès le début. Et on peut dire qu'il y a de la documentation qui remonte à 30 ans où on dénonce le trop grand nombre de permis de taxi à Montréal. **Même** en 1970, avec le rapport Bossé, on en faisait mention.

À force de discussion, le gouvernement a décidé de s'engager dans une forme de plan de rachat qui comporterait la contribution des titulaires de permis au paiement des permis qui seraient rachetés, parce que c'est eux qui en profiteraient à deux niveaux, autant sur les revenus annuels que sur la valeur même de leurs permis, de telle sorte qu'on a mis en place ce **plan-là** dès 1985.

Le fonctionnement du plan, maintenant. Un mandataire a été nommé par le gouvernement pour gérer un fonds de **rachat**. Le fonds de rachat était remboursé par les titulaires de permis **qui**, en vertu d'un règlement, payaient une contribution annuelle pour payer et rembourser le fonds. Le fiduciaire gérait le fonds et, avec ces sommes-là, rachetait les permis à ceux qui voulaient quitter l'industrie.

Dès le début, on offrait 10 000 \$ avec un droit de transfert de 10 000 \$ pour ceux qui voulaient faire des transferts entre particuliers, mais avec une pénalité de 10 000 \$. Par la suite, on a monté le prix offert quand on a constaté un plafonnement des mises en vente. On a monté ça à 18 000 \$ et, dernièrement, à 30 000 \$.

Les sommes recueillies des contributions des titulaires et des droits de transfert totalisent au-delà de 20 000 000 \$. Dans les rapports annuels, vous avez l'ensemble de ces données financières. **Il y a 1287 permis de taxi** qui ont été rachetés

dans le cadre du plan de rachat depuis 1985 et environ 260 transferts qui ont été enregistrés entre particuliers et pour lesquels les droits de transfert ont été payés.

Considérant quand même les évaluations que l'on a faites entre les observations statistiques de l'offre de transport à Montréal en 1984 et, par la suite, un constat qu'on a fait en 1987, c'est l'objet du rapport d'évaluation que vous avez. Dès 1987, on constatait qu'il y avait une augmentation très marquée des revenus des chauffeurs de taxi. Je peux peut-être porter à votre attention des tableaux qui sont tous des indicateurs de rentabilité, comme celui de la page 76. C'est un rapport qui a été publié et rendu public en 1988 et les gens de taxi ont entériné les observations qui y étaient contenues et validé les observations du ministère en termes d'accroissement de la rentabilité.

Et dès 1988, on a engagé avec les gens de l'industrie du taxi des discussions sur la fermeture éventuelle du plan de rachat. On devait toujours le fermer lorsqu'on aurait atteint un nombre qui serait à la satisfaction de l'industrie du taxi et il y avait même des précautions ou des prévisions qui prévoyaient que l'assemblée générale des membres de la Ligue entérine le projet de **fermeture**.
(16 heures)

Donc, dès ce moment, on a engagé ces pourparlers. On constatait en même temps l'augmentation des revenus et une diminution du nombre de permis mis en vente. Et, peu à peu, on a convenu avec eux de fermer le plan de rachat le 30 novembre 1990, donc tout dernièrement. Cette entente a fait l'objet d'une correspondance dès le début de l'année et on avait convenu qu'on rachetait le nombre de permis pour lesquels il restait encore des fonds dans le fonds de rachat ou jusqu'à concurrence du 30 novembre. Or, le 30 novembre est arrivé et on a racheté avec les fonds un certain nombre de permis à 30 000 \$, qui était le dernier prix offert. De telle sorte qu'il reste environ 1 000 000 \$ dans le fonds et c'est 1 000 000 \$ qui seront retournés aux titulaires de permis de taxi par le biais d'une directive du ministre aux fiduciaires. Je peux aussi vous rappeler, à titre d'information, qu'il y avait déjà eu en 1984 une opération de rachat qui avait avorté. On avait recueilli des sommes d'argent considérables et toutes ces sommes-là avaient été remboursées aux titulaires. Considérant donc l'assainissement marqué de l'industrie du taxi à Montréal, tout en observant ce qui est arrivé pendant l'opération du plan de rachat, soit la décentralisation des pouvoirs de contrôle vers la Communauté urbaine de Montréal qui a créé le Bureau du taxi dont l'objet est le contrôle de la qualité... Alors, malgré l'assainissement du climat commercial de l'industrie et les contrôles davantage marqués qui ont lieu à Montréal, on a relevé certaines lacunes **au niveau**, encore une fois, du contrôle,

qui fait l'objet de certaines dispositions du projet de loi. L'assainissement, du climat commercial a également révélé que des transporteurs illégaux apparaissent sur le marché et que s'impose, encore une fois, la nécessité d'avoir des mesures de contrôle plus sévères à leur égard. On a libéré un espace en rachetant des permis et certains l'occupent de façon illégale. Donc, certaines des dispositions du projet de loi viennent s'inscrire dans la suite logique des dispositions qui ont été prises.

M. Garon: Pourquoi de façon illégale?

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

M. Trudel (Michel): Ce que j'explique c'est qu'en retirant 1287 permis qui représentent 25 % des permis qui existaient en 1985, on a libéré un espace, on peut dire. C'est autant de taxis qui sont en moins à offrir leurs services.

M. Garon: J'ai compris.

M. Trudel (Michel): Pardon?

M. Garon: Est-ce qu'il y a autre chose?

La Présidente (Mme Bélanger): L'espace créé qui est...

M. Trudel (Michel): Ce que j'expliquais tantôt, c'est tout simplement qu'il y a des illégaux qui prennent une place sur ce marché-là, sans permis, et ce sont ces illégaux-là qui sont pointés, si on peut dire, par les mesures de contrôle qu'on veut prendre, par le renforcement des mesures de contrôle.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, je me demandais si le député de Lévis voulait voir le bilan pour commencer. Passer le bilan avant ou...

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

M. Garon: L'objectif était de 2000 permis et l'objectif semble avoir été atteint à peu près à 75 %, 65 %, 64, 3 %. Alors, sur quoi s'est-on basé pour dire que...

M. Trudel (Michel): On met fin?

M. Garon: Oui?

M. Trudel (Michel): Moi, je peux dire, pour avoir assisté aux pourparlers dès le début que le chiffre de 2000 était davantage lié à la capacité financière du remboursement, du rachat des

permis par rapport à ceux qui restaient davantage liés par ça. C'était, si on peut dire, un objectif marketing dans le fond et lié à la capacité financière de ceux qui restent de racheter ceux qui quittent. Dans les discussions, et on a des documents à cet effet-là, les gens de taxi disaient: Si on rachète entre 1200 et 1500 permis, ce sera une réussite.

M. Garon: Ça marche. Alors...

M. Elkas: Au niveau du bilan, voulez-vous passer le bilan?

Étude détaillée

M. Garon: Non, allons-y. On va aller dans l'étude du projet de loi.

M. Elkas: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Si vous voulez lire les articles par exemple.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ce n'est pas long, ce serait bon peut-être. Il y en a un, deux...

M. Elkas: Bien là, il y en a qui sont pas mal longs au niveau des explications. Si vous voulez... L'article 1.

M. Garon: Il n'a rien qu'une page.

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

M. Garon: Oui. Mais lire l'article proposé, peut-être bien, et la note explicative.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va commencer par lire l'amendement à l'article 1: "Remplacer le liminaire de l'article 1 du projet de loi par le suivant: L'article 26 de la Loi sur le transport par taxi (LR. Q. chapitre T-11.1)..."

Une voix: T, tiret.

La Présidente (Mme Bélanger): Tiret, je cherchais le mot "tiret" modifié par l'article 865 du chapitre 4 des lois de 1990, et l'article 27 de cette loi sont remplacés par les suivants."

M. Garon: Adopté.

Permis de taxi

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté: J'appelle l'article 1. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 26 de la loi vise la suspension et la révocation du permis de taxi...

M. Garon: Pourriez-vous lire l'article que vous proposez?

M. Elkas: Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 26 de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., chapitre T-11.1) modifié...

M. Garon: C'est remplacé.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: C'est ça que vous avez remplacé.

La Présidente (Mme Bélanger): ...modifié par l'article 865 du chapitre 4 des lois de 1990, et l'article 27 de cette loi sont remplacés par les suivants.

M. Garon: Allez-y donc. Vous allez lire les articles? Et le ministre va donner une explication. Ça va aller plus vite de même.

La Présidente (Mme Bélanger): Le texte proposé, c'est ça. L'article 26:

"La Commission doit suspendre pour trois mois le permis de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable d'une infraction à l'article 4 et qui n'en a pas obtenu le pardon ou qui a confié la garde et l'exploitation de son taxi à une personne non titulaire d'un permis de chauffeur de taxi. En cas de récidive, cette suspension est de six mois. En cas de récidive additionnelle, la Commission doit révoquer le permis de taxi.

"La Commission doit pareillement suspendre ou révoquer, selon le cas, tout permis de taxi dont le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi a été déclaré coupable d'une fraude reliée à l'exploitation du transport par taxi et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon.

"Le présent article ne s'applique pas au permis de taxi spécialisé visé à l'article 86 ou 90.1.

"La Commission doit demander à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer pour trois mois le certificat et la plaque d'immatriculation de l'automobile ayant servi à commettre une infraction ou une fraude visée à l'article 26 pour laquelle le titulaire d'un permis de taxi spécialisé visé à l'article 86 ou 90.1 a été déclaré coupable et n'a pas obtenu de pardon. En cas de récidive, la suspension demandée est de six mois et la Société doit retirer le certificat et la plaque d'immatriculation de l'automobile ayant servi à commettre la récidive. Toutefois, en cas de récidive additionnelle, la Commission doit modifier le permis du titulaire de manière à réduire d'une unité le nombre maximum d'auto-

mobiles qu'il peut exploiter et demander en conséquence à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque d'immatriculation de l'automobile qu'elle indique et qui est exploitée par le titulaire."

M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Elkas: Simplement, c'est une personne qui exploite sans permis. Il y a des sanctions qui sont imposées et elles sont graduées. Par exemple, les modifications proposées par l'article 1 du projet de loi ont pour objet de graduer les sanctions en fonction de la fréquence des infractions de la même nature. Autrement dit, s'il fait une première infraction, le permis de taxi sera suspendu pour trois mois, s'il le fait une deuxième fois, ça va aller à six mois, et une troisième fois à l'intérieur d'un délai de deux ans entraînera la révocation de son permis. Ça touche le taxi, l'article 26 touche le taxi et l'article 27 touche la limousine.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Est-ce que les gens vous ont demandé d'avoir des pénalités plus sévères?

M. Elkas: Ça été discuté.

M. Trudel (Michel): En fait, depuis que la Communauté urbaine a pris en main le contrôle et émet maintenant les permis de chauffeurs de taxi, elle est plus exigeante à l'égard des chauffeurs, mais il s'est avéré, par exemple, que certains propriétaires de flottes qui en ont beaucoup confient la garde de leur véhicule à des gens qui n'ont pas le permis de chauffeur de taxi, qui n'ont pas l'autorisation de travailler. En fait, ça, c'est une disposition qui existait déjà, les trois mois. Lorsqu'on observait que quelqu'un confiait la garde de son véhicule à quelqu'un qui n'avait pas un permis de chauffeur de taxi, il y avait déjà la sanction de trois mois. Sauf qu'on a constaté qu'il y a récidive et que la sanction n'est pas assez dissuasive. C'est à la demande de la Communauté urbaine qu'on a proposé...

M. Garon: Mais les gens du secteur ne vous ont pas demandé d'être plus sévères? Je pense à M. Léveillé qui est le président de l'association.

M. Trudel (Michel): Oui, oui, en fait des discussions ont eu lieu sur ces dispositions-là.

M. Garon: Oui, mais est-ce qu'ils n'ont pas demandé au ministre d'avoir des pénalités plus fortes?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Ils m'ont dit ça au téléphone. Bien, j'ai dit: Dites-le par écrit. Mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est qu'à l'heure actuelle, les sanctions sont tellement faibles qu'il est plus coûteux, autrement dit, de faire des enquêtes puis de prendre des mesures de poursuite que de garder le statu quo et de ne rien faire du tout. Autrement dit, le renforcement des mesures de contrôle va permettre d'appliquer la loi, d'encourager la Communauté urbaine de Montréal davantage à exercer ces mesures de contrôle-là, ces enquêtes et ces poursuites.

M. Trudel (Michel): Si vous permettez, aussi c'est que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): C'est comme si on marquait une autre étape dans l'industrie du taxi où on a tellement parlé du nombre de permis, du rachat de permis, etc., de qualité de véhicule. C'est que, là, on s'attaquait carrément maintenant à la qualité des chauffeurs, et c'est ça là, un des objectifs qui est sous-tendu.

M. Garon: Non, ce n'est pas dans ce sens-là. Dans le sens des illégaux. C'est-à-dire que si on fait un projet pour réduire le nombre de permis, puis par ailleurs, comme le marché est plus intéressant parce qu'il est partagé par moins de monde, là, ce sont des illégaux qui viennent l'accaparer, les pénalités ne sont pas assez fortes pour être dissuasives, bien là on a changé quatre trenté-sous pour une piastre, puis on est rendu à la case départ au lieu d'avoir... On a moins de permis qu'on en avait antérieurement. Et, comme on a des illégaux qui ont pris la place, on n'est pas plus avancés. Alors, c'est dans ce sens-là. Moi, M. Léveillé m'a dit qu'eux souhaitaient beaucoup avoir des pénalités plus fortes pour des illégaux. J'ai dit: Bon, en avez-vous parlé au ministre? Il m'a dit: Oui.

M. Elkas: On va regarder ça dans le projet de loi. On va le retrouver plus loin dans le projet de loi.

M. Trudel (Michel): Il y a des dispositions dans le projet de loi concernant carrément les illégaux, les sans-permis.

Mme Bilodeau: Parce que, là ici, il s'agit des mesures administratives, c'est-à-dire des sanctions administratives qui sont prises à la suite de déclarations de culpabilité où on peut suspendre ou révoquer le permis en fonction s'il s'agit d'une première, d'une deuxième ou d'une troisième infraction. Ce qu'on fait ici, c'est une graduation des pénalités. C'est une question d'équilibrer en fonction de la gravité.

M. Garon: Ce que je veux dire... Moi, ce

que j'ai dit aux gens qui m'ont téléphoné, j'ai dit: Ecoutez, si vous voulez avoir des pénalités plus sévères, écrivez au ministre puis envoyez-moi une copie. Le ministre... Je ne veux pas... Quand même vous me diriez ça, moi, je le vois sur les pénalités...

Mme Bilodeau: On va le voir plus loin.

M. Elkas: On va le voir plus loin.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 2. Le texte proposé. L'article 2: L'article 28 de cette loi, modifié par l'article 865 du chapitre 4 des lois de 1990, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 1° par les suivants:

"1° a été déclaré coupable, depuis moins de deux ans, d'une infraction à une disposition des articles 5, 9, 14 ou 42 ou à une disposition réglementaire déterminée en vertu du paragraphe 26° de l'article 60 pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon;

"1. 1° a fait défaut de se conformer à l'article 33 ou 38;"

2° par la suppression du paragraphe 6°. M. le ministre.

M. Elkas: D'une part, le paragraphe 1° de l'article 2 du projet permet de déterminer les fautes qui doivent entraîner la suspension ou la révocation du permis de taxi. Ces fautes consistent pour un titulaire à utiliser un taxi non conforme aux prescriptions du règlement, offrir un transport collectif non autorisé, effectuer un service de transport sur un territoire pour lequel il n'est pas autorisé, omettre de déclarer une prise d'intérêt dans son entreprise de taxi, permettre que son permis fasse l'objet d'un droit de revendication, effectuer un transport selon un prix non conforme au taux et tarif sauf si ce transport fait l'objet d'un contrat écrit. D'autre part, le paragraphe 2° de l'article 2 du projet abroge la disposition du paragraphe 6° de l'article 28 de la loi qui vise la suspension ou la révocation du permis de taxi d'un titulaire en retard à acquitter les droits exigibles pour le financement d'un programme de rachat de permis de taxi. Cette modification est de concordance avec les articles 6, 7, 12 et 13 du projet.

(16 h 15)

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est adopté. J'appelle l'article 3. L'article 30 de cette loi est remplacé par le suivant:

"30. La Commission doit, de son propre chef ou sur demande du ministre, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou de toute personne intéressée, demander à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée par une personne pour commettre une infraction à l'article 3, pour laquelle elle a été déclarée coupable et n'a pas obtenu le pardon ou de toute automobile acquise ou louée en remplacement de celle-ci, que la personne qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis.

"Le premier alinéa ne s'applique pas au locateur qui établit, à la satisfaction de la Commission, qu'il ne pouvait savoir que son automobile serait utilisée par le locataire pour commettre une infraction à l'article 3.

"La personne dont la plaque et le certificat d'immatriculation de l'automobile ont été retirés perd son droit d'obtenir une nouvelle plaque et un nouveau certificat d'immatriculation pour cette automobile pour une période de trois mois. En cas de récidive, le droit d'obtenir une nouvelle plaque et un nouveau certificat est suspendu pour six mois. En cas de récidive additionnelle, ce droit est suspendu pour douze mois." M. le ministre.

M. Elkas: Avez-vous des questions, M. le député, on pourrait, au lieu de lire toute...

M. Garon: Non, j'attends votre explication, là.

M. Elkas: Ça, en fait, on retire les plaques, si vous voulez, à la personne qui commet une infraction sérieuse, une personne sans permis, les vrais illégaux. Vous faites référence au premier article.

M. Garon: Voyez-vous, dans le troisième paragraphe, vous dites: "et un nouveau certificat d'enregistrement pour cette automobile pour une période de trois ans." Est-ce que ça veut dire...

M. Elkas: Trois mois.

M. Garon: Trois mois, pardon. Est-ce que s'il changeait d'automobile ça réglerait son problème? Parce que, là, on laisse entendre que c'est sur cette automobile-là qu'il ne pourra pas avoir un autre certificat d'immatriculation.

M. Trudel (Michel): En fait, c'est le véhicule avec lequel il a fait l'infraction, là, il a fait du transport ou du taxi sans permis.

M. Garon: En réalité, il n'a qu'à louer une autre automobile ou avoir une autre automobile et il pourrait mettre le permis sur l'autre?

M. Trudel (Michel): Écoutez, c'est pour éviter l'infraction.

M. Elkas: On le dit plus loin, tu ne peux pas aller louer...

M. Trudel (Michel): On parle ici dans la fin du premier paragraphe: "ou de toute automobile acquise ou louée en remplacement de celle-ci", parce que, effectivement, il y avait des gens qui évitaient les sanctions en louant.

M. Garon: C'est drôlement rédigé. On a l'impression que c'est l'automobile qui est pénalisée plutôt que le... C'est drôlement dit.

M. Trudel (Michel): En fait, c'est une sanction.

Mme Bilodeau: Excusez, en ce qui concerne la rédaction, c'est "de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée par une personne pour commettre une infraction à l'article 3", donc opérer sans permis, et là vous avez une incisive, "pour laquelle elle a été déclarée coupable et n'a pas obtenu le pardon", ou retirer la plaque ou le certificat d'immatriculation "de toute automobile acquise ou louée en remplacement de celle-ci". Ça porte toujours sur le retrait de la plaque et du certificat d'immatriculation d'une automobile utilisée par une personne qui opérait sans permis.

M. Garon: Attendez juste une seconde, je vais vous revenir, ce ne sera pas long. Bon, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4. Le texte proposé de l'article 4: Cette loi est modifiée par l'insertion après le titre de la sous-section 5 de l'article suivant: "32.1 Un permis de taxi qui fait l'objet d'une procédure en suspension ou en révocation devant la Commission ne peut faire l'objet d'une demande d'autorisation de transfert tant que la Commission n'a pas décidé de la procédure pendante."

M. Elkas: Certains titulaires de permis cèdent leur permis lorsqu'une affaire pendante devant la Commission est susceptible d'entraîner la révocation faisant perdre ainsi, dans les faits, tout objet à cette affaire. Dans un tel cas, en effet, il peut paraître satisfaisant que le titulaire récalcitrant cède sa place à un autre exploitant. En établissant cette condition de recevabilité d'une demande de transfert de permis, il ne sera plus possible d'éviter l'application des sanctions administratives et la Commission devra sévir de manière à faire en sorte que le titulaire assume financièrement les conséquences de ses actes.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est adopté. J'appelle l'article 5. Le texte proposé

de l'article 5: L'article 33. 1 de cette loi est modifié par la suppression, dans les première et deuxième lignes du deuxième alinéa, des mots "À l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de l'entrée en vigueur du présent article".

M. Elkas: Vous êtes devant un ajustement M. le député de Lévis. La modification vise à clarifier la portée de l'article 33. 1 de la loi dont le second paragraphe comporte une indication quant à son entrée en vigueur. Cette indication ayant reçu son objet, puisque la disposition est en vigueur depuis 1986, il y a donc lieu de retirer cette indication.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6. Le texte proposé de l'article 6: "L'article 38 de cette loi est modifié par la suppression des deuxième et troisième alinéas."

M. Elkas: Ces alinéas prévoient un mécanisme de cession de permis de taxi au mandataire du programme de rachat. Ces deux alinéas doivent donc être abrogés pour faire suite à la fermeture du programme de rachat puisqu'il ne peut plus alors exister de contrat par lequel le cédant demeure titulaire du permis jusqu'au parfait paiement. Pour financer l'acquisition d'un permis de taxi, toutefois, le cessionnaire pourrait toujours recourir au nantissement commercial comme prévoit déjà la loi. Cette disposition se retrouve à l'article 11 du projet de loi concernant la cession d'entreprise de taxi dans l'agglomération de Montréal, projet de loi 49.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 6 est adopté. J'appelle l'article 7. Le texte proposé: "L'article 38. 1 de cette loi est abrogé."

M. Elkas: L'article 38. 1 complète les deuxième et troisième alinéas de l'article 38 lorsqu'un permis de taxi a fait l'objet d'un contrat avec le mandataire du programme de rachat. Cet article doit donc être abrogé, par souci de concordance avec l'article 6 du projet.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7 est adopté. J'appelle l'article 8. Le texte proposé à l'article 8: "L'article 40 de cette loi est modifié par la suppression du deuxième alinéa."

M. Elkas: Cette disposition doit, par souci de concordance avec les articles 10, 12, 14, 21 à 23, être abrogée, puisqu'il apparaît préférable de déterminer les fautes qui doivent entraîner la révocation du permis de chauffeur de taxi plutôt

que de maintenir un système de points et de pénalités qui n'a jamais pu être mis en oeuvre compte tenu de sa complexité. Quand on prenait les systèmes d'inaptitude qu'on avait, c'était très difficile à administrer. Ça été le gros hurra! quand les gens ont décidé de s'en débarrasser. Au lieu d'avoir ça, on a eu des sanctions administratives qui semblent être pas mal plus faciles à administrer.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 8, adopté.

Permis de chauffeur de taxi

J'appelle l'article 9. Le texte proposé à l'article 9: L'article 41. 3 de cette loi est remplacé par le suivant:

"41. 3 Pour obtenir un permis de chauffeur de taxi, une personne doit:

"1° satisfaire aux conditions prescrites par règlement du gouvernement ou de l'autorité régionale, selon le cas;

"2° réussir un examen dont les formalités, les modalités et le contenu sont établis par la Société de l'assurance automobile du Québec ou par l'autorité régionale qui délivre le permis;

"3° ne pas avoir été déclaré coupable, depuis au moins cinq ans, d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un service de transport par taxi et pour lequel elle n'a pas obtenu de pardon."

M. Elkas: Cette modification reprend aux paragraphes 1° et 2° des conditions déjà contenues dans l'actuel article 41. 3. Toutefois, le paragraphe 3° ajoute une condition qui évitera qu'une personne qui a été déclarée coupable d'un acte criminel lors de l'exploitation d'un service de transport par taxi, puisse obtenir un permis de chauffeur de taxi avant un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité. Une telle condition s'avère nécessaire tant pour des raisons de sécurité publique que pour protéger l'image de qualité et de service du transport par taxi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9 est adopté. J'appelle l'article 10. Le texte proposé à l'article 10: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 41. 4, des suivants:

"41. 4. 1 Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation de son permis de chauffeur de taxi, celui-ci est révoqué et le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit en ordonner la confiscation pour qu'il soit remis à la Société de l'assurance automobile du Québec ou à l'autorité régionale qui l'a délivré, selon le cas.

"41. 4. 2 Lorsqu'une personne ne rencontre

plus les conditions visées au paragraphe 1° de l'article 41.3, fait défaut de se conformer à l'article 33.1 ou est déclarée coupable d'une infraction à l'article 3, à l'article 39.2 ou à une disposition réglementaire déterminée en vertu du paragraphe 20.1° de l'article 60 ou du paragraphe 14° de l'article 62, la Société ou l'autorité régionale, selon le cas, doit révoquer le permis de chauffeur de taxi de cette personne.

"41.4.3 Une personne dont le permis de chauffeur de taxi a été révoqué par la Société en application de l'article 41.4.2 ne peut en obtenir un nouveau à moins qu'il ne se soit écoulé, depuis la date de la révocation, une période de trois mois ou qu'un pardon n'ait été obtenu."

M. Elkas: Il a pour objet de déclarer la révocation du permis d'une personne qui a été déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis du chauffeur de taxi et de prévoir la confiscation de ce permis. La disposition de l'article 41.4.2 est de concordance avec l'article 8 du projet de loi. Elle détermine les fautes qui doivent entraîner la révocation du permis de chauffeur de taxi. Ces fautes consistent, pour un titulaire, à avoir conduit un véhicule pour effectuer un transport rémunéré sans que cette automobile ne soit réattachée à un permis de taxi, l'article 3. Avoir acquis ou conservé un intérêt dans une entreprise de taxi contrairement à l'article 33.1, avoir exercé son métier de chauffeur de taxi hors du territoire pour lequel il est autorisé, article 39.2, ne plus satisfaire aux conditions prescrites par le règlement pour l'obtention du permis. La disposition de l'article 41.4.3 a pour objet d'interdire à un chauffeur dont le permis a été révoqué pour avoir commis une infraction, d'en obtenir un nouveau avant un délai de trois mois, afin de mieux protéger le public, si son permis a été délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec. Et dans le cas d'un acte criminel, le Code de la sécurité routière, l'article 183 et la Loi sur le transport par taxi, l'article 41.3, prévoient déjà une suspension du droit de cinq ans. On arrive pas mal...

Mme Bilodeau: Ce sont des mesures équivalentes à ce qu'on a dans le cas de la sécurité routière, quand il y a une condamnation pour un acte criminel.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 10 est adopté. J'appelle l'article 11.

M. Garon: Est-ce qu'on doit siéger lundi matin?

M. Elkas: Pardon?
(16 h 30)

M. Garon: Est-ce qu'on a été...

M. Elkas: Nous autres, si on siège, c'est après la période de questions.

M. Garon: Donc, lundi?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. C'était pour savoir. Sur 108?

Inspection et saisie

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'article 11, il a deux pages et demie et c'est tout le chapitre de l'inspection et saisie qu'il n'a pas... Est-ce qu'on doit le lire quand même?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: J'aime ça entendre votre voix.

La Présidente (Mme Bélanger): Elle est un peu enroutée ce matin.

M. Garon: Non, non, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Le texte proposé à l'article...

M. Garon: C'est un charme différent.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! Merci. Le texte proposé à l'article 11: Cette loi est modifiée par l'insertion après l'article 59, de ce qui suit:

"Chapitre II A

"inspection et saisie.

"59.1 Le ministre des Transports peut autoriser toute personne à agir comme inspecteur pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements.

"59.2 Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements:

"r pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'une entreprise, d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi ou d'une personne qui offre ou effectue un transport de personnes au moyen d'une automobile et auquel s'applique la présente loi pour en faire l'inspection;

"2° examiner et tirer copie des livres, registres, comptes, dossiers, et autres documents comportant des renseignements relatifs aux

activités d'une personne visée dans le paragraphe 1°;

"3° faire immobiliser une automobile utilisée sur un chemin public pour effectuer un transport de personnes auquel s'applique la présente loi, en faire l'inspection et examiner tout document relatif à l'application de la présente loi et de ses règlements;

"4° exiger tout renseignement relatif à l'application de la présente loi et de ses règlements, ainsi que la production de tout document s'y rapportant.

"Toute personne qui a la garde, la possession ou le contrôle de ces livres, registres, comptes, dossiers et autres documents doit, sur demande, en donner communication à la personne qui fait l'inspection et lui en faciliter l'examen.

"59. 3 Il est interdit de nuire à un agent de la paix ou à une personne autorisée à agir comme inspecteur, de le tromper par réticence ou fausse déclaration, de cacher ou détruire un document utile à une inspection.

"59. 4 Une personne autorisée par la présente loi à faire une inspection doit s'identifier et exhiber un certificat attestant sa qualité ou, selon le cas, exhiber son insigne.

"59. 5 Tout agent de la paix peut, sur-le-champ, lors d'une inspection effectuée en vertu de l'article 59. 2:

"1° saisir une automobile lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'elle sert ou a servi à commettre une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements et que la personne qui se sert ou s'est servie de cette automobile peut se soustraire à la justice, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec ou sans cautionnement;

"2° saisir une automobile lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'elle sert ou a servi à commettre une infraction prévue à l'article 70. 1 jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec cautionnement.

"59. 6 L'agent de la paix qui a saisi une automobile en a la garde jusqu'à ce qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire."

M. Elkas: Par ailleurs, Mme la Présidente, c'est simplement à l'inspection une chose qui nous manquait, un peu ridicule, qu'on retrouve déjà... On a été inspiré par la loi sur le transport, la loi sur le décret du camionnage. Alors, on traite de la même façon, on a l'équivalent dans les inspections au camionnage et au transport, dans la loi des transports.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 11 est adopté.

Règlements du gouvernement

L'article 12, le texte proposé: L'article 60 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 2° par le suivant:

"2° déterminer pour chaque agglomération ou région qu'il indique les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis qui peuvent être délivrés;"

2° par la suppression du paragraphe 4°;

3° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 5° et après le mot "délivrer", de ", transférer";

4° par la suppression des paragraphes 9°, 10° et 10. 1°;

5° par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 12° et après les mots "d'un taximètre", des mots "prescrire l'obligation de faire vérifier et sceller un taximètre aux périodes qu'il indique";

6° par l'ajout, après le paragraphe 17°, du suivant:

"17. 1° prescrire, pour le territoire qu'il indique, l'obligation pour toute personne qui aspire à devenir titulaire d'un permis de chauffeur de taxi d'assister à un cours de formation, déterminer le contenu d'un tel cours, en prévoir les modalités, les formalités et les frais et habiliter une personne à dispenser ce cours;"

7° par la suppression du paragraphe 19°;

8° par l'insertion, après le paragraphe 20°, du suivant:

"20. 1° déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article et dont la violation est punissable aux termes de l'article 70, celles pour lesquelles une déclaration de culpabilité entraîne la révocation du permis de chauffeur de taxi du contrevenant;"

9° par l'addition, après le paragraphe 25°, du suivant:

"26. déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article et dont la violation est punissable aux termes de l'article 70, celles pour lesquelles une déclaration de culpabilité peut entraîner la suspension ou la révocation d'un permis de taxi."

M. Elkas: Le paragraphe 1° de l'article 12 du projet de loi a pour objet de permettre rétablissement d'un ratio qui pourrait varier d'une réglementation à une autre et d'une région à l'autre, afin de déterminer un nombre maximum de permis de taxi en tenant compte des particularités régionales. Quant au paragraphe 2°, l'article 12 du projet de loi, la suppression du paragraphe 4° de l'article 60 de la loi est de concordance, entre autres, avec les articles 1, 2, 21 et 23 du projet de loi. Cette modification est complétée par le paragraphe 9° de l'article 12 du projet de loi, afin de permettre la détermination des dispositions d'un règlement dont la violation peut entraîner la suspension ou la révocation

d'un permis de taxi.

Le paragraphe 3° de l'article 12 du projet de loi permet de fixer des droits payables lors d'un transfert d'un permis de taxi entre un cédant et un cessionnaire. Le paragraphe 4° de l'article 12 du projet de loi abrogé des paragraphes 9°, 10° et 10.1° de l'article 60 de la loi qui prévoit le pouvoir du gouvernement de fixer des règlements concernant le paiement par les titulaires de permis d'une contribution annuelle, le paiement par les cessionnaires d'un droit particulier de transfert, afin de financer le programme d'achat, ainsi que la fixation des taux des intérêts exigibles en cas de retard à verser le droit particulier.

Les paragraphes dont l'abrogation faisaient l'objet de l'article 13 du projet de loi 49 doivent être abrogés par souci de concordance avec les articles 6 et 7 du projet de loi. Le paragraphe 5° de l'article 12 du projet de loi a pour objet de prescrire la vérification des taximètres par la Commission. Cette disposition est de concordance avec l'article 15 du projet de loi.

Le paragraphe 6° de l'article 12 du projet de loi permet au gouvernement de rendre obligatoire pour le territoire qu'il indique un cours de formation pour les nouveaux chauffeurs de taxi. Un tel cours s'avère nécessaire dans certaines agglomérations, afin d'améliorer les qualifications des chauffeurs et de mieux servir la clientèle.

En ce **qui** a trait au paragraphe 7° de l'article 12 du projet de loi, la suppression du paragraphe 19° de l'actuel article 60 est proposée par souci de concordance avec les articles 9 et 10 du projet de loi. Cette disposition est complétée par le paragraphe 8° de l'article 12 du projet de loi.

Le paragraphe 8° de l'article 12 du projet de loi accorde au gouvernement le pouvoir de déterminer parmi les dispositions d'un règlement celles dont la violation doit entraîner la révocation du permis de chauffeur de taxi. À titre d'exemple, un chauffeur qui commet des actes de discrimination, refus de transport d'une personne handicapée ou qui volontairement, choisit un itinéraire plus long ou réclame des frais d'annonce autorisés devrait être passible d'une révocation de son permis. Le paragraphe 8 de l'article 12 du projet accorde au gouvernement le pouvoir de déterminer, parmi les dispositions d'un règlement, celles dont la violation doit entraîner la suspension ou la révocation d'un permis de taxi. À titre d'exemple, le titulaire d'un permis qui modifie son taximètre afin qu'il indique un prix non conforme aux taux et tarifs devrait être passible d'une révocation de permis.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors l'article 12 est adopté. J'appelle l'article 13. Le texte proposé de l'article 13: L'article 61 de cette loi est modifié par le remplacement, dans

le deuxième alinéa de **les** paragraphes 9° ou 11^{ou} par "le paragraphe 11^{ou}". Le texte actuel de l'article 61: "Un règlement adopté en vertu des paragraphes 7° et 14° à 25° de l'article 60 cesse de s'appliquer au titulaire de permis de taxi dont le territoire d'opération se trouve sur le territoire d'une autorité régionale qui a fait entrer en vigueur un règlement adopté en vertu d'un paragraphe correspondant de l'article 62 pour remplacer un règlement du gouvernement.

"Le gouvernement peut, à la demande d'une autorité régionale, lui déléguer, pour la période qu'il indique, le pouvoir prévu par le paragraphe 5° de l'article 60 relativement aux droits payables pour renouveler un permis ou pour les paragraphes 9° ou 11° dudit article." M. le ministre.

M. Elkas: Le paragraphe 9° de l'article 60 de la loi auquel se réfère le second alinéa de l'article 61 permet de déléguer à une autorité régionale le pouvoir de fixer un droit annuel pour le financement d'un programme de rachat. Cette disposition n'a jamais été utilisée et doit être abrogée. L'article 14 du projet de loi 49 proposait d'ailleurs d'abroger cette disposition. Cette disposition est de concordance avec l'article 7 et le paragraphe 4° de l'article 12 du projet.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 13 est adopté.

Règlements d'une autorité régionale

J'appelle l'article 14. Le texte proposé à l'article 14:

L'article 62 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, après le paragraphe 4°, du suivant:

"4.1° prescrire l'obligation pour toute personne qui aspire à devenir titulaire d'un permis de taxi d'assister à un cours de formation, déterminer le contenu d'un tel cours, en prévoir les modalités, les formalités et les frais et habiliter une personne à dispenser ce cours."

2° par la suppression du paragraphe 6;

3° par l'ajout, à la fin du paragraphe 8°, des mots "ainsi que fixer les droits payables pour délivrer, renouveler ou transférer un tel permis".

4° par l'ajout, après le paragraphe 13°, du suivant:

"14° déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article et dont la violation est punissable aux termes de l'article 70, celles pour lesquelles une déclaration de culpabilité entraîne la révocation du permis de chauffeur de taxi."

M. le ministre.

M. Elkas: Le paragraphe 1° permet à une autorité régionale de rendre obligatoire, sur son

territoire, un cours de formation pour les nouveaux chauffeurs de taxi. Un tel cours peut s'avérer nécessaire pour améliorer les qualifications des chauffeurs dans certaines agglomérations. Le paragraphe 2° de l'article 14 du projet de loi propose de supprimer le paragraphe 6° de l'actuel article 62 par souci de concordance avec les articles 9, 10 et 12 du projet de loi. Cette disposition est complétée par le paragraphe 4° de l'article 14 du projet de loi. Le paragraphe 3° de l'article 14 du projet permet de fixer des droits payables pour l'obtention d'un transfert ou le renouvellement d'un permis pour les associations de services.

Il est à noter que la Communauté urbaine de Montréal délivre déjà un tel permis sur son territoire. Le paragraphe 4° de l'article 14 du projet de loi accorde à l'autorité régionale le pouvoir de déterminer, parmi les dispositions d'un règlement, celles dont la violation doit entraîner la révocation du permis d'un chauffeur de taxi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 14 est adopté.

Pouvoirs de la Commission des transports du Québec

L'article 15. Le texte proposé à l'article 15: L'article 68 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 3°, des suivants:

"3. 1° prescrire l'obligation d'apposer sur un taxi, une limousine ou une limousine de grand luxe, le cas échéant, une vignette d'identification selon la forme et la teneur qu'elle détermine et fixer les frais d'obtention et de renouvellement d'une telle vignette;

"3. 2° procéder à la vérification et au scellage des taximètres ou autoriser, pour le territoire qu'elle détermine, une personne à le faire en son nom et fixer les frais exigibles."
(16 h 45)

M. Elkas: La Commission a entrepris avec le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec des discussions portant sur l'identification des taxis, limousines et limousines de grand luxe, ainsi que sur la vérification et le scellage des taximètres.

Quant à la vérification et au scellage des taximètres, une entente est déjà intervenue et la Commission succèdera aux droits et obligations de la Société de l'assurance automobile du Québec dès l'entrée en vigueur de la loi et des dispositions réglementaires.

En ce qui a trait à l'identification des véhicules, la Commission a l'intention de délivrer des vignettes afin de mieux identifier les limousines dont les plaques d'immatriculation ne comportent aucune indication quant aux territoires qu'elles sont autorisées à desservir. Cette disposition facilitera le contrôle routier.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 15 est adopté.

Dispositions pénales

J'appelle l'article 16: L'article 70 de cette loi, modifié par l'article 867 du chapitre 4 des lois de 1990, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne, de "3 à 5" par "4";

2° par la suppression, dans la troisième ligne, de "à 90, 90. 3, 94, 94. 04".

M. Elkas: Ces modifications qu'on apporte à l'article 70 de la loi ont pour effet de soustraire à l'application de cet article certaines amendes plus élevées que celles de 60 \$ à 1150 \$, qui sont actuellement prévues. Ces articles se retrouvent à l'article 17 du nouveau projet de loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 16 est adopté. J'appelle l'article 17. Le texte proposé à l'article 17:

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 70, du suivant:

"70. 1 Quiconque contrevient à une disposition des articles 3, 5, 90, 90. 3, 94, ou 94. 04 de la présente loi commet une infraction et est passible d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$."

M. Elkas: Cette mesure est de concordance avec l'article 16 du projet de loi. Une contravention aux obligations d'être titulaire d'un permis pour effectuer un transport rémunéré par automobile, à l'article 3, d'utiliser l'automobile prescrite par règlement, article 5, utiliser les automobiles enregistrées à la Commission, articles 90, 94 et 94. 04, d'exploiter son permis de limousine sur le territoire autorisé, article 90. 3, entraînera une amende de 1000 \$ à 3000 \$.

Cette amende démontre clairement la gravité de l'infraction commise puisque tel transport sans permis ne garantit aucunement à un client la qualité de service, la justesse du prix de la course, voire même sa sécurité, car l'automobile utilisée n'est alors pas assujettie à une vérification mécanique.

De plus, une telle pratique constitue une concurrence déloyale qui compromet la rentabilité des entreprises respectueuses des dispositions de la loi. Des illégaux, des graves...

M. Garon: C'est ici que les gens veulent avoir des amendes plus élevées.

M. Elkas: C'est ça, oui.

M. Garon: Ils demandaient combien?

M. Trudel (Michel): Ils demandaient dans cet ordre de prix là. Ils nous comparaient souvent aussi avec...

M. Garon: Bien, moi, ils m'ont dit que même dans votre projet, ils auraient aimé que ça soit plus élevé que ça. Ils me disaient qu'ils auraient aimé...

M. Elkas: Ils ne m'ont pas fait mention de ça la dernière fois que je les ai vus moi, non. Mais parlerais-tu du "feeling"... M. Léveillé là, sur ça, les amendes graves, t'a-t-il indiqué qu'il aurait voulu plus que ça?

Mme Dupriez (Agnès): Non, nous ce qu'il nous a demandé c'est que... Effectivement, avant le projet de loi, il a demandé qu'on rajoute que les sanctions soient plus sévères que celles qu'on avait avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît, madame.

Mme Dupriez: Il y a des petites choses qui le **chicotent** encore au niveau de...

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

M. Elkas: Mme Agnès Dupriez.

Mme Dupriez: Dupriez.

M. Elkas: Dupriez.

Mme Dupriez: Je suis attachée politique chez M. Elkas. Ce qu'il nous a demandé, c'est, effectivement, que sur certaines choses au niveau de l'immatriculation, des plaques, les identifications soient très très claires. Mais ça, c'est dans le code de la sécurité routière maintenant, dans la réforme du Code. Donc, je crois que le dossier, pour lui, est complet. C'est par rapport à la situation avant ce projet de loi-ci qu'ils étaient inquiets. Parce qu'il n'y a pas de prise sur les illégaux. De la même manière que dans l'industrie de la limousine - parce qu'il y a toujours un paragraphe pour le taxi et un autre pour la limousine - tous les détenteurs de permis légaux de limousine ont fait énormément de pressions pour que les sanctions soient beaucoup plus sévères.

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

M. Elkas: Vous savez qu'à l'article 3, on peut retourner, après qu'il a payé l'amende, peut-être deux ou trois fois, on lui retire ses plaques.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 17 est adopté. J'appelle l'article 18. Le texte proposé à l'article 18:

L'article 71 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, des mots "à l'article 70" par les mots "aux articles 70 et 70.1".

M. Elkas: Cette disposition est de concordance avec l'article 17 du projet de loi et a pour objet de déclarer partie à l'infraction la personne qui conseille, encourage ou incite un autre à contrevenir à la loi. C'est la disposition de la complicité.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 18 est adopté. J'appelle l'article 19. Le texte proposé à l'article 19:

L'article 72 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les première et dernière lignes, des mots "à l'article 70" par les mots "aux articles 70 et 70.1".

M. Elkas: Cette disposition est de concordance avec les articles 17 et 18 du projet de loi et a pour objet de déclarer partie à l'infraction l'administrateur, l'employé ou l'agent d'une corporation qui ordonne, autorise ou conseille la commission de l'infraction. La même chose que tout à l'heure.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 19 est adopté.

M. Garon: Mais une question simplement. C'est qu'il y a toutes sortes de pénalités, mais qui est-ce qui s'occupe de faire respecter ça, cette loi-là?

M. Elkas: Ah bien! il y a la CUM, surtout dans l'agglomération de Montréal.

M. Garon: C'est la police?

M. Elkas: C'est la police de Montréal.

M. Garon: Municipale? Est-ce qu'ils le font vraiment?

M. Elkas: Elle sert, ah oui! Quand j'étais là, souvent on recevait des plaintes des chauffeurs qui trouvaient que la police était un peu trop "rough", mais il y a eu un changement...

M. Garon: Mais moi, on me dit qu'il y a beaucoup de plaintes, mais excepté qu'il y a beaucoup d'illégaux à Montréal, mais que...

M. Elkas: Ça prend des lois semblables pour arrêter cette pratique.

M. Garon:... parce qu'il manquait de...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Si vous permettez, c'est que contrer des illégaux, c'est assez difficile, dans la mesure où voir une automobile foncée qui passe avec un chauffeur puis une personne en arrière, puis qui n'a pas de lanternon ni de plaque faisant référence à un permis, il n'y a rien qui dit que c'est un illégal. C'est difficile, le constat de l'infraction est difficile, la preuve est difficile, de telle sorte que préparer des interventions pour contrôler les illégaux, ça demande du temps, ça demande du monde, et ça coûte cher.

M. Garon: Mais il faut que les gens sollicitent un peu, là, s'ils veulent avoir des voyages. Moi, si je vois une automobile qui n'a pas d'annonce de taxi, rien, je n'irai pas lui demander de me donner un voyage.

M. Elkas: Non, ce qui se passe...

M. Garon: Il faut qu'ils sollicitent un peu, ça doit paraître quand vous sollicitez.

M. Elkas: Ça paraît justement dans les Pages jaunes. Il y en a qui distribuent leur carte. Il y a des entreprises qui s'annoncent dans les Pages jaunes à Montréal et à Québec qui n'ont pas de permis et il y a des gens qui distribuent leur carte. Il y a aussi la complicité dont on parlait dans certains hôtels où les portiers fournissent des illégaux et reçoivent une certaine compensation en échange.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 19?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le texte proposé à l'article 20:

L'article 73 de cette loi, modifié par l'article 868 du chapitre 4 des lois de 1990, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement des mots "et le présent chapitre par le Procureur général, par une autorité régionale" par les mots "par le Procureur général, par une autorité régionale ou par une municipalité";

2° par l'ajout de l'alinéa suivant:

"Toutefois, une municipalité ne peut interdire une poursuite lorsque son territoire fait partie du territoire d'une autorité régionale qui exerce ce pouvoir."

M. Elkas: Les poursuites, en vertu de la

présente loi, sont intentées. Houp! excusez-moi. La mesure a pour objet de permettre à une municipalité d'intenter des poursuites en vertu de la Loi sur le transport par taxi lorsque son territoire ne fait pas partie d'un territoire d'une autorité régionale qui exerce ce pouvoir. Cette disposition incitera donc les municipalités à s'impliquer davantage dans l'application de la Loi sur le transport par taxi. Ils vont recevoir des amendes. C'est ça qui va les inciter un peu. Ils n'avaient pas ce droit autrefois.

M. Trudel (Michel): Et on veut inciter aussi les gens qui ont des plaintes à formuler à l'égard du service de taxi ou les gens de taxi qui ont des plaintes à formuler contre des illégaux à s'adresser aux policiers municipaux avec lesquels ils sont plus en contact.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 20 est adopté. J'appelle l'article 21. Le texte proposé à l'article 21:

L'article 75 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa, des mots "le montant de l'amende minimale et le nombre de points de pénalité, le cas échéant" par les mots "et le montant de l'amende minimale".

M. Elkas: Cette modification vise à retirer dans le premier alinéa de l'article 75 toute mention d'un système de points de pénalité qui n'a jamais pu être mis en place. Il s'agit donc d'une disposition de concordance avec les articles 8, 10, 12, 14, 22, 23 du projet de loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 21 est adopté. J'appelle l'article 22. Le texte proposé à l'article 22:

L'article 76 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les cinquième, sixième et septième lignes du premier alinéa, des mots "le montant des frais qui sont de 8 \$ ainsi que, le cas échéant, le nombre de points de pénalité qu'entraîne une déclaration de culpabilité" par les mots "et le montant des frais qui sont de 8 \$".

M. Elkas: Cette disposition supprime, en concordance avec l'article 21 du projet de loi, toute mention à un système de points de pénalité qui n'a jamais pu être mis en place.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23. Le texte proposé à l'article 23:

"L'article 77.1 de cette loi est abrogé."

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 23 est adopté. L'article 24. Le texte proposé à l'article 24:

L'article 80 de cette loi est modifié par le remplacement de la première phrase par la suivante: "Si une poursuite est intentée par une autorité régionale ou par une municipalité, l'amende perçue appartient en entier au pour-suivant."

M. Elkas: Enfin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Une municipalité à commission.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Elkas: Cette disposition est de concordance avec l'article 20 du projet de loi. Afin de faciliter...

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 24 est adopté. J'appelle l'article 25. Le texte proposé à l'article 25:

L'article 81 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après les mots "autorité régionale", des mots "ou d'une municipalité".

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 25 est adopté. J'appelle l'article 26. Le texte proposé à l'article 26:

"L'article 115 de cette loi est abrogé."

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ces dispositions ayant produit des effets, il y a donc lieu de l'abroger.

M. Garon: Arrêtez donc.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 26 est adopté. J'appelle l'article 27. Le texte proposé à l'article 27:

L'article 116.1 de cette loi est modifié:

1° par la suppression, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots "et les inspection";

2° par la suppression du deuxième alinéa.

M. Elkas: Cette modification est de concordance avec l'article 11 du projet de loi. Il est inutile de conserver les renvois aux inspections prévus à la Loi sur les transports compte tenu du nouveau chapitre 11A proposé...

La Présidente (Mme Bélanger): HA.

M. Elkas: ...IIA, excuse, proposé dans le projet de loi. Le chapitre sur les inspections et les saisies qu'on a vu dans la loi tout à l'heure dans le 11, hein?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 27 est adopté. J'appelle l'article 28. Le texte proposé à l'article 28, c'est:

"Les articles 124 et 125 de cette loi sont abrogés"

M. Elkas: Même chose.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 28 est adopté.

Ligue de taxis de Montréal inc. subrogée

J'appelle l'article 29. Le texte proposé à l'article 29:

"La Ligue de taxis de Montréal inc. est subrogée de plein droit aux droits et obligations de mandataire du programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal en sa qualité de mandataire d'un tel programme.

Tout montant consigné par le mandataire conformément à la Loi sur les dépôts et consignations (L.R.Q., chapitre D-5) est réputé avoir été consigné par la Ligue de taxis de Montréal inc."

M. Elkas: Ça c'est un nouveau texte. Cette disposition se retrouvait à l'article 8 du projet de loi concernant la cession d'entreprises de taxis dans l'agglomération de Montréal et modifiant la Loi sur le transport par taxi. Ce projet n'ayant pu être adopté, l'opération de fermeture du programme de rachat de permis de taxi a dû être mise en oeuvre de façon administrative. Or, deux actions portant sur le programme de rachat de permis de taxi sont pendantes devant les tribunaux. Dans l'une, le trust La Laurentienne du Canada inc. est fiduciaire du programme et partie défenderesse et dans l'autre partie mise en cause, il est plus probable que le tribunal aura disposé de ces deux actions avant la fin du mandat du mandataire et, dans cette hypothèse, une simple subrogation

conventionnelle entre le mandataire et la Ligue de taxis de Montréal sera insuffisante. Aussi, il y a donc lieu de prévoir que les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal soient collectivement, par l'intermédiaire de leur ligue, subrogés par la loi aux droits et actions du fiduciaire.

M. Garon: Ces causes-là portent sur quoi?

M. Trudel (Michel): Dans un premier cas, il s'agit d'un propriétaire...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Excusez. Dans un premier cas, il s'agit d'un propriétaire de flotte qui a vendu tous ses permis au fiduciaire et qui, quelques jours par la suite, ne voulait plus vendre, donc rompre son contrat. Ça a été gagné en Cour supérieure et il est allé en appel. L'argent est déjà consigné; et, nous, on procède.

Dans l'autre cas, il s'agit d'individus, six individus, qui, dans le cadre de la période entre le premier plan de rachat et le second, ont eu à payer un droit de transfert de 10 000 \$ et qui contestent ce droit de transfert. Alors, la cause a été entendue à la Cour supérieure et ils ont perdu. Ils peuvent aller en appel, et le délai d'appel n'est pas encore expiré.

M. Garon: Est-ce qu'il y a plusieurs permis d'impliqués dans le premier cas?

M. Trudel (Michel): Pardon?

M. Garon: Est-ce qu'il y a plusieurs permis d'impliqués?

M. Trudel (Michel): 17 permis du même titulaire, mais, en tout cas... Il peut contester parce que, à la limite, il n'a pas de sanction évidente. L'argent est consigné, rapporte des taux d'intérêt et pendant qu'il conteste, il opère ses permis. Alors, il fait durer le plaisir, si vous me permettez l'expression.

M. Elkas: Il fait du quoi?

M. Trudel (Michel): Il fait durer le plaisir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Comment vous dites ça? Pendant qu'il conteste, il opère.

M. Trudel (Michel): Oui, parce que les permis ne sont pas rachetés, la cause est devant les tribunaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Faire durer le plaisir, des fois c'est l'fun". Ça va, M. le député?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 29 est adopté, j'appelle l'article 30. Le texte proposé à l'article 30:

"La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), sauf le paragraphe 2° de l'article 2, les articles 6 et 7, le paragraphe 4° de l'article 12 et l'article 13 qui entreront en vigueur à la date fixée par le gouvernement."

M. le ministre.

M. Elkas: Il apparaît préférable de ne pas faire entrer en vigueur à la date de la sanction de la loi les dispositions relatives... l'abrogation des articles concernant le programme de réduction du nombre de permis de taxi puisqu'il faut accorder au mandataire de l'actuel programme les délais nécessaires pour rendre compte de l'application de son mandat et répartir le solde du fonds advenant qu'il y ait des surplus.

M. Garon: Pour Pâques. Ha, ha, ha! On va acheter des oeufs de Pâques. Ha, ha, ha! Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 30 est adopté.

Une voix: Aïe! On a quasiment fait un excès de vitesse. Bravo!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'étude des intitulés...

Une voix: On va payer une amende.

Une voix: Excès de vitesse.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'étude des intitulés des titres des chapitres est adoptée?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'étude du titre du projet de loi, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi, est adoptée?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors est-ce que le projet de loi dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux...

M. Garon: Un mot seulement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! excusez-moi.

M. Garon: Simplement, je voudrais dire au ministre que, plus souvent qu'autrement, si les ministres s'entendaient, si on s'entendait entre nous autres, ce serait plus simple que faire partie des négociations des bureaux des leaders où, des fois, ils nous commercent pour d'autre chose. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On est souvent de la marchandise, j'ai l'impression, dans d'autre chose. Parce que, dans le fond - je l'avais dit au début, au point de départ et vous le voyez - on voulait avoir des renseignements et c'est normal, pour qu'en fermant l'affaire on puisse regarder les bilans et tout ça tranquillement, et j'aurais aimé ça les avoir plus tôt pour avoir le temps de les regarder. Mais on aura bien d'autres occasions d'en reparler, sans doute. Et souvent, ça pourrait fonctionner beaucoup mieux, parce qu'on peut tenir compte davantage des besoins de nos affaires, tandis que, parfois, on fait partie de la monnaie d'échange et on ne le sait pas. Alors, ce n'est pas toujours agréable, et je souhaite au ministre d'avoir une belle Opération Nez rouge, et d'être quelqu'un qui transporte plutôt que quelqu'un qui se fait transporter. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez le droit de faire ça, M. le ministre?

M. Elkas: Bien on va s'organiser pour transporter, peut-être. Je ne chaufferai pas, mais on va transporter.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Elkas: Alors, pour ma part, j'aimerais remercier les membres de la commission, le député de Lévis, pour leur collaboration. On sert tous, on a tous une responsabilité envers notre clientèle, le contribuable, celui qui paie, et j'apprécie beaucoup le fait qu'on ait pu passer ce projet de loi qui était attendu depuis plusieurs mois par la Ligue de taxis. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Merci, M. le député de Lévis. La commission ajourne ses travaux à 20 heures pour un autre projet de loi.

(Suspension de la séance à 17 h 7)

(Reprise à 20 h 7)

Projet de loi 110

Le Président (M. Gauvin): Je déclare la

séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de cette commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 110, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les organismes intermunicipaux de l'Outaouais. M. le secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président, M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Middlemiss (Pontiac), Mme Cardinal (Château-guay) par M. LeSage (Hull) et M. Tremblay (Rimouski) par M. Kehoe (Chapleau).

Le Président (M. Gauvin): Avant de procéder à l'appel de l'article 33, où la commission en était rendue au niveau de ce projet de loi, j'inviterais M. le ministre s'il avait des commentaires à faire à ce moment-ci, avant d'appeler les articles. Nous en étions à l'article 33.

M. Ryan: Tout d'abord, M. le Président, cet après-midi, j'ai fait remettre au député de Jonquière le texte d'amendements nouveaux découlant des discussions que nous avons eues il y a quelques soirs, à propos d'articles déjà examinés, et je pense que ces amendements n'ont pas été distribués aux autres membres de la commission qui sont ici. Je ne sais si vous nous permettriez de les distribuer aux autres membres de la commission, de manière que tout le monde en ait reçu? Avez-vous des copies? Vous les avez, le secrétaire les a.

Le Président (M. Gauvin): Le secrétaire de la commission en a des copies.

M. Ryan: Alors, nous les retrouverons au fur et à mesure que nous avancerons, et lorsqu'il s'agit d'amendements traitant d'articles déjà vus, on pourra y voir également.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, avant qu'on appelle l'article 33, avez-vous des commentaires?

M. Dufour: Bien, j'imagine qu'il y a des amendements qui sont pour des articles qu'on a passés, qui sont en suspens et qu'on fera à la fin.

M. Ryan: C'est peut-être aussi bien d'y revenir à la fin, comme vous dites.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Ça va être plus facile, on va pouvoir continuer d'avancer.

Le Président (M. Gauvin): Donc, j'appelle l'article 33...

M. LeSage: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Hull.

M. LeSage: Si vous le permettez, brièvement, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. LeSage:... j'aimerais remercier M. le ministre des Affaires municipales de même que le député de Jonquière de s'être rendus disponibles ce soir, en fin de session, pour étudier ce projet de loi qui est très important pour mes concitoyens et mes concitoyennes, puisqu'il s'agit de la création d'une CUO, pour l'Outaouais québécois, une nouvelle MRC, de même que des dispositions spéciales pour la tenue d'un référendum permettant possiblement la fusion de trois municipalités en une grande municipalité, qui deviendrait la troisième plus grande au Québec. Alors, je vous remercie, M. le Président, de m'avoir accordé ces quelques instants.

Le Président (M. Gauvin): Ça va, M. le député de Hull. J'appelle l'article 33. M. le ministre.

M. Ryan: Il a été adopté l'autre jour, celui-là, M. le Président, d'après la souvenance de mes collaborateurs.

Le Président (M. Gauvin): Il semblerait, d'après le secrétariat, qu'il n'avait pas été adopté au Journal des débats. Est-ce qu'on pourrait procéder à l'adoption? M. le député de Jonquière, est-ce que l'article 33 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Pouvoirs généraux

Le Président (M. Gauvin): Donc, j'appelle l'article 34 M. le ministre.

M. Ryan: Oui. L'article 34 avait soulevé des réserves de la part du député de Jonquière, la dernière fois. À la suite des réserves que nous avons entendues, j'ai demandé que des vérifications nouvelles soient faites auprès de la Communauté urbaine de Montréal et auprès des organismes intéressés au sein du gouvernement. Et vérifications faites, M. le Président, je vous dirai en toute franchise qu'il n'est probablement pas indispensable d'avoir une disposition comme celle-là, dans le texte du projet de loi qui sera adopté. Cette clause-là, dont on jouit à la Commission de transport de la CUM a été instituée au départ parce qu'on était encore dans un stade assez peu avancé du développement de l'informatique. C'était pour donner plus de souplesse aux autorités de la Société de transport de la CUM. Mais au stade où on en est rendu, on m'informe que la clause n'est prati-

quement jamais utilisée, et qu'au jugement même des administrateurs de la Société de transport de la CUM, elle crée des dangers que l'on redouterait fort d'avoir à affronter si on décidait de l'appliquer. Alors, dans ces conditions, à la lumière de ces renseignements tout récents, je serais prêt à proposer un amendement demandant qu'on laisse tomber cet article du projet de loi.

Le Président (M. Gauvin): Donc, à la demande de M. le ministre, l'article 34 est retiré.

M. Ryan: Oui.

M. Dufour: Pas d'objection.

Le Président (M. Gauvin): L'article 34 est retiré. J'appelle l'article 35.

M. Ryan: Juste pour que les choses soient claires et qu'il n'y ait pas de malentendu entre nous, dans l'article précédent, il y avait deux clauses différentes. Il y en a une qui traitait des contrats d'informatique et l'autre traitait des contrats dans le domaine des assurances. Et je suis prêt à demander qu'on retire la deuxième partie aussi. Toutes choses étant considérées, nous optons pour la prudence finalement, pour la vigilance, et je remercie le député de Jonquière de la vigilance dont il a fait montre à cet égard.

M. Dufour: C'est accepté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, comme mentionné, l'article 34 est retiré et les deux paragraphes 83. 1. 1, et 83. 1. 2, et on revient à l'article 35, comme mentionné.

M. Ryan: Ensuite, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): L'article 35.

M. Ryan: L'article 35?

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre. L'article 35, ici, au projet de loi: "L'article 83. 2 de cette loi est modifié par la suppression des deux dernières phrases."

M. Ryan: Ici, nous faisons cette proposition parce qu'à l'article 10 du projet de loi, il y a déjà une disposition prévoyant la désignation d'une personne apte à remplacer provisoirement le président du conseil de la Communauté dans certaines circonstances, et cette disposition-ci risquerait de faire double emploi avec l'autre. Il me semble que l'autre soit suffisante pour parer aux situations particulières qui pourraient surgir, en raison de l'absence du président. Ça évite de trop multiplier les signatures, et il y a certaines tendances des fois à multiplier les signatures qui peuvent arriver à créer des problèmes. Je vois que le député de Hull qui a une longue expérien-

ce de l'administration municipale, qui pourrait nous donner des leçons à plusieurs d'entre nous là-dessus, opine de la tête, et ça me rassure.

Le Président (M. Gauvin): Il semble en accord avec votre position. Ha, ha, ha!

M. Dufour: On ne peut rien lui refuser.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 35 étant adopté...

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): ...j'appelle l'article 36: L'article 83.7 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots "mentionnées à l'annexe A" par les mots "dont le territoire est compris dans celui de la Communauté". M. le ministre.

M. Ryan: Alors, c'est une question de simple harmonisation dans la façon de se référer aux cinq villes qui forment la Communauté. Je pense que c'est une pure question de forme ici.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, est-ce que l'article 36 est adopté?

M. Dufour: Autrement dit, si je comprends bien, c'est qu'il n'y a pas besoin d'entente, de règlement spécial, pour qu'ils puissent procéder à des demandes de soumissions. Est-ce que j'ai bien compris? Sur simple résolution du conseil et de la Communauté, ça pourrait permettre d'aller en soumission?

M. Ryan: Nous sommes à l'article 36, là.

M. Dufour: Oui, oui. C'est ça. Ils peuvent procéder à une demande commune de soumissions publiques pour l'adjudication d'un contrat d'assurance, d'un contrat de fourniture de matériel ou de... En fait, en règle générale, quand ce sont des municipalités, elles s'entendent entre elles et elles procèdent par entente intermunicipale, mais dans ce cas-ci, est-ce que ça prend une simple résolution, est-ce que ça prend un règlement. De quelle façon ça pourrait procéder?

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le ministre.

M. Ryan: Avec votre permission, je demanderais à notre conseiller juridique de fournir l'explication à ceci qui est assez technique, si vous le permettez.

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier va ajouter à l'information.

M. Carrier (André): Merci, M. le Président.

Évidemment, la question que vous posez concerne la loi actuelle tout aussi bien que le projet de loi. Il est exact, votre lecture est exacte, c'est dans le sens qu'il s'agit ici simplement d'une entente avec un autre organisme public, qui n'est pas forcément d'ailleurs une municipalité, qui porte strictement sur une question de procédure. C'est que les décisions qui ont été prises ont déjà été prises, soit par règlement ou par résolution, selon que la loi municipale ou la loi régissant la Communauté le prévoyait, et là, vient maintenant le temps d'exécuter la décision et de passer un contrat. Et là, tout simplement, ce que ça dit, c'est qu'au lieu de déclencher de la façon habituelle, qui est par résolution ou même parfois par simple acte administratif d'un fonctionnaire, au lieu de déclencher une demande de soumissions individuelles, on va à ce moment: là plutôt profiter du fait que d'autres organismes dans la même région ont également besoin du même matériel ou de la même fourniture, pour dire: Bon, au lieu de faire la soumission individuellement, on va se mettre avec vous autres et on va commander en plus grandes quantités, ce qui va nous permettre à ce moment-là d'avoir les choses pour moins cher. C'est une décision purement procédurale, donc, effectivement, qui se fait par résolution, puisque ça vient après la décision de fond.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, adopté?

M. Dufour: Adopté.

Compétence de la Communauté

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 37: "L'article 84 de cette loi est modifié par la suppression du paragraphe 4." M. le ministre.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 38: "L'article 84.2 de cette loi est abrogé." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 39: L'article 87.1 de cette loi est modifié:...

Une voix: Peut-être qu'on va faire une concordance aussi.

Le Président (M. Gauvin): 1° par la suppression... Est-ce qu'on doit accepter l'article 39 ou si je dois lire le premierement?

M. Ryan: Je trouve que ça va bien quand je ne parle pas, on peut continuer.

Dés voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, est-ce que vous êtes d'accord pour que je lise le libellé du projet de loi?

M. Dufour: Est-ce qu'on pourrait dire qu'on pourrait vous en passer une petite vite?

M. Ryan: Je n'ai que des compliments à votre endroit, je n'ai que des compliments pour la manière dont vous procédez.

M. Dufour: On pourrait peut-être essayer de vous en passer une petite vite.

Le Président (M. Gauvin): O. K. Je reviens à l'article 39. Donc: 1° par la suppression, dans les deuxième, troisième et quatrième lignes du premier alinéa, des mots "par laquelle la Communauté s'engage à fournir un service à la municipalité ou reçoit de celle-ci une délégation de compétence";

2° par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes du deuxième alinéa, des mots "portant sur la fourniture de services ou la délégation de compétence";

3° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Toutefois, une entente entre la Communauté et une municipalité dont le territoire est compris dans celui de la Communauté ne peut prévoir, comme modèle de fonctionnement, que la fourniture de services ou la délégation d'une compétence." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Un instant.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Comme modèle de fonctionnement, ça veut dire quoi ça, exactement? Dans le dernier alinéa.

Le Président (M. Gauvin): Le questionnement du député de Jonquière est au niveau du dernier alinéa.

M. Dufour: Qu'est-ce que ça veut dire "ne peut prévoir, comme modèle de fonctionnement, que la fourniture de services ou la délégation d'une compétence"? Ça veut dire quoi, exactement, le modèle de fonctionnement? Pouvez-vous me référer à quelque chose pour que je comprenne bien?

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier.

M. Carrier: Oui. C'est une expression consacrée. Le modèle de fonctionnement, ce sont les trois façons, les trois genres d'entente qu'on peut faire, soit celle qui institue une régie

interne municipale, soit celle qui institue une délégation de compétence ou une fourniture de services. Je vous renvoie, par exemple, à l'article 576 du Code municipal du Québec qui dit que l'entente doit prévoir l'un des modèles de fonctionnement suivants. Et on les énumère tous les trois.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'explication vous convient?

M. Dufour: En fait, si vous me dites que c'est courant, c'est consacré par l'usage, on ne devrait pas être trop mal pris avec ça.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, l'article 39 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 40: L'article 87. 2 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Les deux premiers alinéas ne s'appliquent pas à l'égard d'une entente entre la Communauté et une municipalité dont le territoire n'est pas compris dans celui de la Communauté."

M. Dufour: Est-ce que ça, ça va causer problème par rapport à une entente possible d'enfouissement sanitaire ou la disposition des déchets?

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier.

M. Dufour: Parce que, là, je sais que ça peut aller à l'extérieur de la Communauté comme tel.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre. Me Carrier.

M. Carrier: Non, ça ne causera pas de problème du tout. La seule chose que fait le présent article, c'est qu'à l'article précédent, on vient de permettre qu'il y ait désormais des ententes entre la Communauté et des municipalités qui sont hors de son territoire, dont notamment la nouvelle MRC, éventuellement, ou des municipalités locales et rurales, pour tenir compte, essayer de prolonger des situations actuelles, si on le veut. Ici, tout simplement, ce que fait l'article, c'est de dire que les fameuses règles de vote spécial au sein de la Communauté, où on va dire qu'au lieu que ce soit tout le monde qui a le droit de voter, c'est seulement ceux qui représentent des villes parties à une entente avec la Communauté. On fait en sorte que quand la Communauté urbaine va faire une entente avec une municipalité hors de son territoire, par exemple avec la MRC ou une municipalité rurale, tout le monde au sein de la Communauté va voter. C'est normal, parce que

personne n'aura un conflit d'intérêts, l'entente sera avec quelqu'un de l'extérieur.

Quand ce sera une entente intermunicipale, mettons, entre la ville de Hull et la CUO, à ce moment-là, on va garder le statu quo actuel et on dira que, dans ces cas-là, ce sont les deux alinéas actuels de 87.2 qui s'appliquent, donc que ce sont les représentants seulement des municipalités concernées qui votent au sein de la CUO.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Donc, ces ententes-là, en dehors de la Communauté comme telle, il faut que ce soit par règlement.

M. Carrier: Ça sera selon les règles...

M. Dufour: Avec des durées, avec partage des actifs et du passif, la durée de l'entente, les coûts. Et puis la règle de vote, ça pourrait... Ils pourraient créer une régie à ce moment-là. C'est seuls les gens faisant partie de la régie qui auraient le droit de vote.

M. Carrier: Oui, mais dans un ...

M. Ryan: Si c'est à l'intérieur de la Communauté.

M. Dufour: C'est ça, oui, oui. Il faut que ce soit à l'extérieur, j'ai compris. Parce que, là, à l'intérieur, il y a d'autres règles.

M. Carrier: C'est ça. Dans l'exemple que vous donnez, la création de la régie ne sera possible que si c'est une entente avec quelqu'un de l'extérieur. À ce moment-là, tous les membres de la CUO, puisque toute la CUO sera partie à l'entente, tous les membres de la CUO voteront selon les règles spéciales et la MRC évidemment prendra sa décision selon sa règle de vote également.

M. Dufour: Est-ce que ça serait possible... Bon. Si la compétence est accordée à la CUO, ça ne pourrait pas être possible. Je pense que je viens de... Parce qu'il peut y avoir une compétence, il pouvait y avoir une entente intermunicipale entre, par exemple, la ville de Hull et puis la ville de La Pêche. Je prends un exemple fictif là, en dehors de la CUO, si c'est en dehors des compétences qui sont reconnues à la CUO. Mais quant aux compétences déterminées, c'est l'ensemble qui est partie prenante.

M. Carrier: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): L'article 40 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 41. Donc, à l'article 41, nous avons un amendement.

Facturation et envoi des comptes de taxes

Une voix: Il y a un amendement...

M. Ryan: C'est une correction grammaticale.

Le Président (M. Gauvin): O.K. À l'article 41, l'amendement présenté se lit comme suit: L'article 106.1 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, proposé par l'article 41 du projet de loi 110, est amendé par le remplacement, dans la troisième ligne du troisième alinéa, du mot "exercices" par le mot "exercices". Je ne sais pas si j'ai bien prononcé. Donc, c'est une correction.

Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Oui. L'amendement comme tel, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Gauvin): Bon, l'amendement...

M. Ryan: Êtes-vous à 41 là, vous?

Le Président (M. Gauvin): À l'article 41, je présentais l'amendement.

M. Dufour: Oui. On a le petit amendement, faute de français, ça va.

M. Ryan: Oui, c'est correct...

M. Dufour: Là, on prend 106.1.

M. Ryan: C'est 40 ça.

M. Carrier: Non, 41.

M. Ryan: Très bien, très bien.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement présenté à l'article 41 est adopté.

M. Dufour: Oui. Puis on revient à l'article.

Le Président (M. Gauvin): Donc, nous avons un autre amendement qui est intitulé article 41.1: Le projet de loi 110 est amendé par l'insertion, après l'article 41, du suivant: 41.1 L'article 128.2 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la sixième ligne du premier alinéa, du mot "volume" par le mot "poids".

Est-ce que l'amendement 41.1 est adopté?

M. Ryan: C'est un accommodement ça. C'est parce qu'ils ont pris le barème du poids plutôt que le barème du volume pour la tarification. C'est pour confirmer une pratique qui est déjà

établie et la légaliser.

M. Dufour: Il semble que cet article-là va, s'applique... Comment je dirais?

M. Ryan: Rétroactivement.

M. Dufour: Oui, rétroactivement.

M. Ryan: Il y a un autre article qui va donner ça, l'article 165.

M. Dufour: O. K. On n'est pas rendus là, mais c'est juste pour...

M. Ryan: Vous avez raison.

M. Dufour: Quelle est la différence? Est-ce que ça fait une différence notable ça, des coûts différents, les municipalités sont-elles parties prenantes?

M. Ryan: Ça, c'est un accord qui est fait entre elles. Il a dû y avoir des difficultés sur le critère du volume. Ils ont pris le critère du poids qui est plus pratique dans ce cas-là. Ça passe par la balance, ça?
(20 h 30)

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Oui. Est-ce que l'amendement 41. 1 est adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: En fait, il y a deux choses là-dedans. C'est vraiment la disposition des ordures ménagères qui est en cause, plus la disposition des boues des fausses septiques. Les boues, pouvez-vous en disposer au même endroit? Les boues, vous pouvez disposer de ça au même endroit que... le site d'enfouissement? Les boues de...

M. Giles (Jeremie): Non, ce n'est pas au même endroit, excusez-moi...

M. Ryan: Merci de l'information.

M. Dufour: Il y a deux endroits différents.

M. Giles: Vous me posez la question si directement que...

M. Dufour: Bien, je pose à quelqu'un là...

M. Giles:... j'ai cru bon de répondre directement. Ce n'est pas au même endroit, non.

M. Ryan: Allez-y. Ici, on a une pratique assez libérale. C'est celui qui a la meilleure opinion qui est invité à parler.

M. Giles: C'est que les boues sont disposées

sur le territoire de Gatineau, en fait, alors que l'enfouissement se fait sur le territoire d'Aylmer - l'enfouissement des déchets, évidemment - et le compactage se fera sur le territoire de Hull. Alors, c'est toute une entreprise.

M. Dufour: Le compactage ou le centre de tri?

M. Giles: Le compactage comme tel. L'usine de mise en ballots, plutôt.

M. Kehoe: C'est en construction actuellement.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Donc, le nouvel article 41. 1 est adopté.

M. Dufour: Oui, ça va.

Le Président (M. Gauvin): Oui, perçu comme nouvel article.

M. Ryan: Avec toutes les explications que vous avez eues, s'il fallait que vous soyez contre.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 42.

M. Dufour: Non. L'article 41, pour revenir au premier. Non. L'article 106. 1 n'est pas adopté. Vous avez apporté un amendement, mais vous n'êtes jamais revenu à l'article. Bien, c'est un nouvel article, moi je ne l'ai jamais adopté. J'ai adopté l'amendement, mais vous ne m'avez pas demandé d'adopter l'article. Et vous avez sauté à l'autre. Honnêtement, faisons la part des choses.

M. Ryan: Mais je croyais que vous aviez eu une distraction. J'étais pour vous la rappeler à la fin, mais vu que vous avez eu un réveil salutaire...

M. Dufour: Fiez-vous à moi!

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, vous avez raison. Donc, on appelle l'article 41 et on devra le faire adopter tel qu'amendé. Est-ce que je dois lire tout... Il y a une page et plus. Si vous exigez que je lise, je prendrai le temps de le faire.

M. Dufour: On peut le lire si vous nous donnez une couple de minutes.

M. Ryan: On vous dispense d'en donner lecture, M. le Président, de notre côté en tout cas.

Le Président (M. Gauvin): Merci. Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Dans cet article-là, il y a une difficulté, à mon point de vue. C'est toujours la **question** que la municipalité peut se soustraire et qu'elle a 12 mois pour donner avis. À ce moment-là, on a eu des représentations concernant justement les rôles d'évaluation. Je me souviens que le ministre avait dit: Bien, il faudrait probablement que ce soit balisé. Je comprends qu'il a déposé un amendement et cet amendement-là, pour moi... Ça ne concerne pas ça? Bon. Bien, en fait, je pense que vous vous étiez prononcé quelque peu par rapport à ça. Si on l'accorde au territoire, il y des dangers que d'autres communautés urbaines fassent de même. Même si vous le balisez avec la permission du ministre... On ne fera pas une bataille à tout casser là-dessus, on pourra toujours voter sur division, mais, moi, je trouve qu'on ouvre une porte... Je pense que dans les lois, le pouvoir du ministre d'accorder selon son bon vouloir, etc., moi, ça me dérange un peu parce qu'on va finir qu'on n'aura plus de lois comme telles, parce qu'on aura juste à amener ça au ministre et le ministre décidera. On change de ministre, ça change de philosophie. Ça change d'approche. À ce **moment-là**, il n'y a plus de consistance dans les lois comme telles. J'ai l'impression qu'il faudra le faire mais, pour moi, je ne pourrai pas concourir à un article qui nous dit qu'on peut faire n'importe quoi ou à peu près, même si ça va être balisé avec le ministre.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le député de Jonquière, est-ce que l'article 41, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Bien, je voudrais savoir si le ministre pense quelque chose...

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

M. Dufour: ...par rapport à ce que je dis là ou s'il nous dit qu'il n'est pas...

M. Ryan: Regardez, ce qu'on me dit, M. le Président, c'est que la confection des rôles, la facturation et l'envoi des comptes de taxes, c'est des opérations très distinctes de l'évaluation foncière. À propos de l'évaluation foncière, j'ai transmis un amendement qui balise ce pouvoir donné à une municipalité de se retirer de ce service-là. En ce qui touche la confection des rôles de perception, la facturation et l'envoi des comptes, je pense qu'on devrait leur laisser cette faculté-là parce que ce sont des opérations faites en général par la municipalité. Je pense qu'il n'y a pas lieu d'imposer de contraintes plus fortes que celles-là. Mais, dans le cas de l'évaluation, je maintiendrai la modification que j'ai déjà communiquée.

M. Dufour: En fait, on va essayer de comprendre: "Une municipalité dont le territoire

est compris dans celui de la Communauté peut décréter qu'elle se soustrait à la compétence de la Communauté en matière de confection des rôles de perception..." Ah oui! c'est parce que j'ai arrêté de lire...

M. Ryan: Ça va? Je pense qu'on se comprend.

M. Dufour: J'arrêtais à "de confection des rôles" point. Puis là, pour moi, c'étaient des rôles d'évaluation.

M. Ryan: C'est ça. Moi aussi...

M. Dufour: Perception, facturation...

M. Ryan: ...j'ai eu la même tentation, puis on m'a rappelé à l'ordre.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière donc, avec...

M. Dufour: Je lisais puis j'arrêtais là.

Le Président (M. Gauvin): ...l'explication, est-ce que c'est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté tel qu'amendé.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

M. Dufour: Mais il est adapté avec ses amendements.

M. Ryan: Oui. En ma qualité de ministre chargé de la langue française, je suis obligé de...

M. Dufour: Il est adapté aux amendements.

Le Président (M. Gauvin): Vous avez raison, M. le ministre.

M. Ryan: ...la preuve aura été adaptée.

Le Président (M. Gauvin): C'est ça. C'est un "o", comme le secrétaire le mentionne, de la côte sud.

M. Dufour: C'est vrai? Magnifique!

Dispositions financières

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 42. M. le ministre.

M. Ryan: Ici, je pense que c'est une question de concordance. Comme la Commission

de transport est remplacée par la Société de transport, il est normal que ces mots faisant allusion à la Commission de transport tombent ici.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 43: "L'article 135 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement des trois premiers alinéas par les suivants:

"135. Le conseil doit, au plus tard le 15 novembre qui précède chaque exercice financier, tenir une assemblée extraordinaire consacrée à l'adoption du budget de la Communauté pour cet exercice.

"Cette assemblée est ajournée aussi souvent que nécessaire et ne peut prendre fin tant que le budget n'a pas été adopté."

2° par le remplacement, dans le paragraphe 2° du cinquième alinéa, des mots "deux quarts" par les mots "la moitié";

3° par la suppression, dans les première et deuxième lignes du sixième alinéa, des mots "ou de la Commission de transport";

4° par le remplacement, dans la quatrième ligne du sixième alinéa, du mot "septième" par le mot "sixième";

5° par le remplacement, dans la deuxième ligne du septième alinéa, du mot "sixième" par le mot "cinquième";

6° par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 2° du septième alinéa, du mot "quatrième" par le mot "troisième";

7° par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 3° du septième alinéa, du mot "cinquième" par le mot "quatrième";

8° par le remplacement, dans la première ligne du huitième alinéa, du mot "sixième" par le mot "cinquième";

9° par la suppression du neuvième alinéa;

10° par la suppression, dans les première et deuxième lignes du dixième alinéa, des mots "et de la Commission de transport". M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Je trouve que quand on a écrit le premier article avec "deux quarts" au lieu de "une demie", ça aurait pu faire penser à des individus, "deux quarts": c-o-r-p-s. Deux quarts, ça fait bien une demie dans ce que j'ai appris. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 43 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 44: "L'article 137 de cette loi est modifié par la suppression du quatrième alinéa. " M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Bien là, vous ne me donnez pas d'explications?

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que j'ai...

M. Dufour: Parce que si vous ne me donnez pas d'explications, vous allez me donner le temps de le lire 30 ou 20 secondes.

M. Ryan: Parce que cet article-là apparaît plutôt inutile.

Le Président (M. Gauvin): Nous sommes à l'article 44. C'est toute l'explication que j'ai.

M. Ryan: Une mention, c'est vraiment pour faire de la phrase, hein?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 45: L'article 144 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du premier alinéa, des mots "et celui des immobilisations de la Commission de transport. Chacun de ces programmes" par les mots "Ce programme";

2° par le remplacement des cinq derniers alinéas par les suivants:

"Le programme doit être divisé en phases annuelles. Il doit détailler, pour la période qui lui est coïncidente, l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisations que prévoit engager ou effectuer la Communauté et dont la période de financement excède 12 mois. Le programme doit aussi mentionner les dépenses en immobilisations que prévoit effectuer la Communauté au-delà de la période qu'il vise, si ces dépenses résultent d'engagements pris pendant cette période.

"Le programme adopté doit être transmis au ministre des Affaires municipales et au ministre de l'Environnement au plus tard le 31 octobre précédant le début du premier exercice qu'il vise. Sur preuve suffisante que la Communauté est dans l'impossibilité en fait d'adopter et de transmettre le programme dans le délai prévu, le ministre des Affaires municipales peut lui accorder tout délai additionnel qu'il fixe.

"Le ministre des Affaires municipales peut décréter que la transmission du programme se fait au moyen du formulaire qu'il fournit à cette fin.

"Lorsqu'il est transmis au ministre des Affaires municipales, tout règlement d'emprunt de la Communauté relatif à des immobilisations en matière d'assainissement des eaux doit, pour être approuvé, être accompagné d'un écrit du ministre de l'Environnement autorisant ces immobilisations." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'ai une question. Quand on dit

que ce programme des immobilisations doit être divisé en phases annuelles, est-ce que c'est une obligation le fait qu'il est divisé pour l'application ou pour la... Est-ce que c'est obligatoire qu'on suive toutes les étapes? Par exemple, si, une année, il n'y a rien qui se passe, il y a un retard quelque part, est-ce que ça lie au moment où ils prennent la décision?

M. Ryan: Non, le programme...

Une voix: Je ne pense pas.

M. Dufour: Toujours pour la première année.

M. Ryan: Il y a des programmes que nous adoptons ici, les programmes triennaux, qui sont sujets à révision chaque année.

M. Dufour: Chaque année. En fait, c'est juste le premier qui est le vrai.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: Qui dit vrai.

M. Ryan: Oui.

M. Dufour: Adopté.

M. Ryan: Nous en savons tous quelque chose.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 45 est adopté.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 46: L'article 144.1 de cette loi est modifié par la suppression, dans la deuxième ligne, des mots "et de celles de la Commission de transport".

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 47: Les articles 151 et 152 de cette loi sont remplacés par le suivant:

"151. Les obligations, billets et autres titres d'emprunt et les chèques, lettres de change et autres effets négociables émis par la Communauté sont signés par le président et par le trésorier.

"Le fac-similé de la signature du président ou du trésorier peut être gravé, lithographié ou imprimé sur ces documents et a le même effet que s'ils étaient dûment signés." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Moi, j'ai une petite question. Quand on dit que tous les effets doivent être signés par le président ou par le trésorier et, à l'article 35 qu'on vient d'adopter tout à l'heure, 83.2, le président du conseil signe avec le

secrétaire tous les contrats de la Communauté, est-ce que c'est volontaire? Est-ce qu'il y a deux personnes différentes? Est-ce que c'est volontaire que ça peut être... Est-ce qu'il faut absolument que ce soit le trésorier?

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

M. Dufour: Je comprends que le secrétaire c'est pour des papiers, des choses courantes, des contrats...

M. Ryan: C'est ça. Les papiers d'administration générale.

M. Dufour: ...à l'exception qu'il y a des engagements financiers souventefois et...

M. Ryan: C'est ça. Là, c'est le trésorier.

M. Dufour: C'est le trésorier. C'est...

M. Ryan: Ce n'est pas un secrétaire-trésorier. Même si ça l'était, ça ne changerait rien. Il pourrait faire les deux fonctions. S'il y a une personne qui est secrétaire-trésorier... (20 h 45)

M. Dufour: Oui, c'est déjà arrivé.

M. Ryan: ...elle peut signer ici et à l'autre place. Apparemment, ce sont deux fonctions séparées, deux titulaires séparés.

M. Dufour: Dans ce cas-là, vous vouliez que ce soit le trésorier, il devra porter le titre.

M. Ryan: La ville pourrait désigner, la Communauté pourrait désigner le même titulaire pour les deux.

M. Dufour: Ça pourrait être pour les deux fonctions, secrétaire-trésorier, mais elle ne peut pas être désignée, la même personne, si elle n'a pas les deux titres.

M. Ryan: C'est ça. C'est entendu.

M. Dufour: Il faudra que ce soit nécessairement...

M. Ryan: Il faut que la personne ait les deux titres...

M. Dufour: ...et obligatoirement le secrétaire et...

M. Ryan: ...qu'elle se soit vu attribuer les deux fonctions par une décision en bonne et due forme.

M. Dufour: Le ou la, c'est pareil. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 47 étant

adopté, on passe à l'article 48. Excusez-moi. Nous avons un nouvel article 47. 1. Le projet de loi 110 est amendé par l'insertion, après l'article 47, du suivant:

"47. 1 Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 153. 10, des suivants:

"153. 11 Le conseil peut, par règlement, constituer un fonds de roulement, en fixer le montant et y affecter tout ou partie du surplus accumulé du fonds général de la Communauté.

"Le montant du fonds ne peut excéder 10 % des crédits prévus au budget de la Communauté pour l'exercice au cours duquel il est fixé.

"Le secrétaire doit transmettre au ministre une copie certifiée conforme du règlement adopté en vertu du premier alinéa.

"153. 12 Le conseil peut prendre sur le fonds de roulement des sommes dont la Communauté a besoin, soit aux fins de dépenses d'immobilisations, soit aux fins de dépenses courantes faites avant la perception des recettes ou la réception des quotes-parts payables par les municipalités.

"Le fonds doit être remboursé dans les cinq ans ou dans l'année, selon que les sommes ont été prises à des fins de dépenses d'immobilisations ou à des fins de dépenses courantes."

M. Ryan: Regardez, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Ryan: Je ne veux pas vous distraire, mais le député de Hull me fait part d'une interrogation au sujet de l'article précédent et de la concordance avec des articles antérieurs. Je ne sais pas si on pourrait ouvrir une parenthèse pour entendre les représentations du député de Hull qui est soucieux d'une bonne législation. Ça affectera directement sa circonscription et la ville de Hull en particulier.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, on parle de l'article 47.

M. Ryan: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Donc...

M. Dufour: Il veut qu'on entende le député de Hull concernant l'article 151 qu'on vient d'adopter.

M. Ryan: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull, sur l'article 47.

M. LeSage: Merci, M. le Président. Ça fait suite aux remarques, justement, du député de Jonquière. Dans la loi générale, Loi sur les cités et villes, c'est le greffier qui signe les obligations, et dans l'ancienne loi de la CRO, à l'article 151, c'était clair: "Les obligations, billets

et autres titres de la Communauté sont signés par le président ou le vice-président du conseil et par le secrétaire..." Il existe deux fonctions au sein de la Communauté, il y a un secrétaire et il y a un trésorier, alors que, dans la nouvelle loi, on marque que c'est le trésorier. C'est la remarque que le député de Jonquière faisait tantôt.

M. Ryan: On le change là. Là, on écrit le trésorier à la place du secrétaire.

M. LeSage: Je comprends, M. le ministre. Mais dans la Communauté, il y a un secrétaire et il y a un trésorier. Un petit peu avant, le député de Jonquière l'a mentionné tantôt, on parlait que les effets étaient signés par le secrétaire...

M. Dufour: Le président et le secrétaire...

M. LeSage: Je ne me rappelle pas quel article...

M. Dufour: L'article 53.

M. Ryan: On va le vérifier.

M. Dufour: C'était à l'article 35, si je ne me trompe pas.

M. Ryan: Excusez, M. le conseiller juridique aurait une explication à nous donner.

Le Président (M. Gauvin): M. Carrier.

M. Carrier: Merci, M. le Président. La question du député de Jonquière était très claire, il avait très bien cité l'article précédent et il disait que l'article précédent disait que les contrats de la Communauté sont signés par le président et le secrétaire. Il avait parfaitement raison. Il parlait des contrats. Donc, les contrats en général sont signés effectivement, comme tous les documents, par le secrétaire en tant que personne responsable des écritures, d'une façon générale, tant qu'il n'y a pas quelque chose d'autre qui est donné à un autre fonctionnaire. Dans le cas des documents de nature financière, il est vrai que l'on apporte un changement à la pratique actuelle de la Communauté régionale de l'Outaouais pour suivre le modèle le plus récent qui est apporté toutes les fois qu'on fait des lois dans le domaine municipal. Je donne comme exemple la Loi sur la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, ou des choses comme ça. Les lois les plus récentes qui ont eu à traiter de ces sujets-là ont décidé de dire que c'était le trésorier qui signait les papiers de nature financière. Il y a déjà des précédents qui vont dans ce sens-là et de plus en plus, quand on va avoir la chance, on va faire en sorte que les titres, les obligations, les lettres de change, les chèques et les choses comme ça soient signés

par la personne qui a les fonds et qui contrôle les fonds. Donc, que ce soit plutôt le trésorier que le secrétaire qui s'occupe de la signature des documents d'ordre financier, ce qui n'enlève rien au pouvoir général de signer tout autre document par le secrétaire. Alors, c'est ce qu'on a fait ici.

M. Dufour: Autrement dit, est-ce que vous reliez ça avec l'obligation qu'a le trésorier de donner une attestation qu'il y a des fonds de disponibles? Est-ce que vous attribuez ça à ça ou...

M. Carrier: Sans en faire un lien légal, là, disons...

M. Dufour: Oui, mais...

M. Carrier: ...c'est quand même un lien de logique. C'est lui qui sait ce qu'il y a en caisse, c'est lui qui sait comment faire les fonds, etc., alors c'est normal qu'il signe les chèques et les autres papiers de titres, les choses d'ordre financier.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'explication Vous convient, M. le député de Hull?

M. LeSage: Parfaitement, M. le Président. D'ailleurs, le conseiller juridique nous avise que ça existe déjà ailleurs et que le ministère se propose de faire les changements dans les prochaines lois lorsque l'occasion se présente.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 47 avait déjà été adopté. Je reviens à l'article 47.1.

M. Dufour: À l'exception que pour les lois générales, elles n'ont pas toutes des trésoriers et des secrétaires. Nommément. Ça peut être des secrétaires-trésoriers...

Le Président (M. Gauvin): Je disais que je reviens au nouvel article 47.1 pour adoption.

M. Dufour: Bon. Il y a l'amendement. En fait, les fonds de roulement pour les municipalités, est-ce qu'ils sont fixés à pas plus que 10 % du budget annuel? C'est oui, la réponse? Est-ce que les autres communautés ont des fonds de roulement?

M. Carrier: La Communauté urbaine de Montréal, mais là c'est un fonds de roulement très spécial.

M. Ryan: La Communauté urbaine de Montréal...

M. Dufour: Donc, c'est une adaptation de fonds de roulement?

M. Ryan: La Loi sur les cités et villes.

M. Dufour: La loi des cités et villes.

M. Ryan: Ce qui est 569 sous la loi des cités et villes.

M. Dufour: C'est correct.

M. Ryan: O.K.?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 47.1 est-il adopté, le nouvel article?

M. Dufour: Oui.

Société de transport de l'Outaouais

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 48: "L'intitulé du titre II de cette loi est remplacé par le suivant: "Société de transport de l'Outaouais". Est-ce que c'est adopté?

M. Dufour: C'est bien beau.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 49: Les articles 154 à 156 de cette loi sont remplacés par les suivants:

"154. Est constituée, sous le nom de "Société de transport de l'Outaouais", une corporation publique formée des municipalités mentionnées à l'annexe A.1 et des habitants et des contribuables des territoires de celle-ci.

"Le territoire de la Société est l'ensemble de ceux des municipalités mentionnées à l'annexe A.1."

"155. Le siège social de la Société est situé sur le territoire de celle-ci, à l'endroit qu'elle détermine.

"Après avoir établi ou changé l'endroit où est situé son siège social, la Société fait publier, dans un journal diffusé sur son territoire, un avis mentionnant cet endroit." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On est aussi bien de continuer avec 156, on va les avoir tous les trois. Ha, ha, ha! Un manque de souffle.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi, vous avez raison.

"156. La Société a pour objet d'exploiter une entreprise de transport en commun de passagers sur toute ou partie de son territoire et, lorsqu'une disposition législative le prévoit, hors de celui-ci."

M. Dufour: C'est, en fait, les corporations de transport qui, des fois, prennent un contrat, puis un groupe, et l'amènent, par exemple, pour venir à Québec faire des représentations...

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour:... pour qu'ils augmentent les subventions de transport en commun.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, oui.

M. Ryan: Le député a très bien...

M. Dufour: Pensez-vous que ça va continuer à exister comme ça?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Les députés ont l'air heureux, mais ils aiment mieux ne pas penser trop souvent. C'est fatigant, penser, C'est adopté.

M. Ryan: M. le Président, je vais avoir été à l'origine de bien de ces mesures, par son chef.

M. Dufour: On ne partira pas, mais j'aurais le goût, par exemple, de parler.

M. Ryan: J'ai vu ça qu'on vous avait presque empêché.

Le Président (M. Gauvin): L'article 49 étant adopté...

M. Ryan: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin):... on appelle l'article 50: "L'article 157 de cette loi est abrogé."

M. Dufour: En réalité, le territoire qu'on transforme en Société de transport de l'Outaouais, ça a toujours été ce territoire-là qui a été concerné, il n'y en a jamais eu d'autre. On fait juste un transfert de bien. Il n'y a personne qui peut dire: Bien là, il y a des actifs qui pourraient nous appartenir. Ça va.

Le Président (M. Gauvin): L'article 50 est adopté, J'appelle l'article 51. À l'article 51, nous avons des amendements. Je pourrais appeler l'article 159.

M. Dufour: Pour la bonne compréhension, j'aimerais mieux qu'on les prenne comme vous dites: 159, 160, 161. Et on va avoir notre amendement. Ça va être bien plus clair, parce qu'on aura compris, au moins, ce qu'on a fait dans les deux premières places.

Le Président (M. Gauvin): Vous avez raison, M. le député de Jonquière. Donc, je présente l'article 159: Les articles 159 à 162 de cette loi sont remplacés par les suivants:

"159. Les pouvoirs de la Société sont

exercés par son conseil d'administration; ce dernier la représente et en administre les affaires." Pour ce qui est de l'article 159. Est-ce que l'article 159 est adopté?

M. Dufour: Ça va, adopté. Pas de problème, adopté.

Le Président (M. Gauvin): "160. Le conseil d'administration est formé d'un représentant de chacune des municipalités dont le territoire est compris dans celui de la Société et est desservi par le réseau de transport en commun de celle-ci.

"Le conseil de chacune de ces municipalités désigne son représentant parmi ses membres.

"Le greffier ou secrétaire-trésorier de chacune de ces municipalités doit, avant la première assemblée du conseil d'administration où doit siéger son représentant, transmettre à la Société une copie certifiée conforme de la résolution désignant ce représentant."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 160 est adopté. Nous avons un amendement à l'article 161 et il se lit comme suit: L'article 161 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, proposé par l'article 51 du projet de loi 110, est amendé par l'insertion, après le premier alinéa, des suivants:

"Le conseil de la municipalité peut, en tout temps, désigner par anticipation l'un de ses membres pour remplacer de façon intérimaire le représentant de la municipalité dans les circonstances mentionnées au premier alinéa.

"Dans le cas où, au moment où il devrait remplacer le représentant, le remplaçant visé au deuxième alinéa est absent ou incapable d'agir, le représentant est remplacé par un membre du conseil de la municipalité désigné conformément au premier alinéa tant que durent à la fois l'absence ou l'incapacité d'agir du représentant et l'absence ou l'incapacité d'agir du remplaçant visé au deuxième alinéa."

M. Dufour: Ça veut dire que ce représentant-là... Est-ce qu'il doit être désigné chaque fois ou bien s'il peut être désigné pour un an, comme le remplaçant éventuel?

M. Ryan: Les deux possibilités sont inscrites dans le texte. C'est un texte qui est sciemment ambivalent.

M. Dufour: Parce que ce n'est pas coutume, ça, hein? un remplacement de cette façon-là? En autant que je suis concerné, d'habitude, quel-qu'un va nommer la personne et son représentant et ça fait lieu... Et c'est quoi l'avantage de ça, de pouvoir ou d'être obligé de le remplacer chaque fois?

M. Ryan: D'abord, il permet de désigner un suppléant stable qui pourra, par conséquent, suivre les affaires de la Communauté de manière plus suivie. Deuxièmement, dans un cas d'absence qui n'aura pas été prévue, ça va permettre d'éviter que le conseil de ville soit obligé de se réunir d'urgence pour désigner un remplaçant. Le fait que le remplaçant est déjà désigné, ça met de la stabilité dans l'engagement de la municipalité à l'endroit de la Communauté. C'est une faculté qui est donnée, ce n'est pas obligatoire.

M. Dufour: Mais s'il y avait une confiance normale, ce serait un remplaçant, point à la ligne. Parce que ce dont on se rend compte actuellement, c'est que ce projet de loi amène un élément différent de ce avec quoi on est habitué de vivre. Normalement, si le représentant est nommé, ça fonctionne. Là, vous nous dites que, chaque fois, le conseil pourrait dire: Non, ce n'est pas lui, ça va être un autre.

M. Ryan: C'est seulement dans les cas d'absence ou d'incapacité d'agir, là.

M. Dufour: Oui, mais c'est l'avantage qu'il y a quand il y a un représentant permanent. C'est que la personne pourrait, pour une assemblée, ne pas être présente, puis la municipalité pourrait être représentée pareil. D'ailleurs, c'est un amendement que... Je ne peux pas dire que j'étais à l'origine, mais j'étais un de ceux qui préconisaient qu'une MRC, par exemple, quand le maire n'était pas présent, il avait son remplaçant régulier.
(21 heures)

M. Ryan: Ici, on permet à la municipalité d'agir dans les deux sens, ce n'est pas mauvais. Il peut arriver une situation où le représentant permanent est absent. Disons qu'on discute des problèmes de déchets, par exemple, à la réunion, et là, il y en a un qui est vraiment intéressé dans ces sujets-là, c'est lui qui est le plus capable d'apporter une contribution qui soit solide. Ce n'est pas mauvais qu'il y ait un peu de souplesse. On ne leur crée pas d'obligation, on leur donne une faculté.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Chapeau.

M. Dufour: Mais là, on est au transport, par exemple.

M. Ryan: Ah oui! c'est la même chose, mutatis mutandis.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Chapeau.

M. Ryan: On l'a adopté pour l'autre, oui.

M. Kehoe: Juste une question générale, M.

le ministre. Quand on dit que le conseil d'administration est formé des membres, et ainsi de suite, de chacune des municipalités, comme les municipalités de Gatineau et de Hull qui sont majeures avec leur population, est-ce que ça veut dire que la municipalité La Pêche ou Val-des-Monts, que les autobus desservent en partie, par exemple..

M. Ryan: On a une autre disposition un peu plus loin, qu'on va voir, qui prévoit que Gatineau et Hull ont une représentation proportionnelle à leur importance, comme dans le conseil de la Communauté. S'il y a une autre municipalité qui participe à la Société de transport, elle aura un représentant. Disons que Cantley décide de participer, elle aura un représentant.

M. Kehoe: Chacune des municipalités d'une MRC qui veut participer, elle n'est pas obligée, c'est son choix.

M. Ryan: Elles sont libres de faire... Il faudrait qu'elles demandent leur admission.

M. Kehoe: D'accord.

M. Ryan: Ça va? On a prévu que la participation, la représentation, serait pondérée pour tenir compte de l'importance relative de chaque ville cliente.

M. Kehoe: C'est normal.

M. Ryan: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'amendement à l'article 161 est adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Nous avons aussi un amendement à l'article 160, et j'appelle l'article 161 tel qu'amendé. Est-ce qu'il est adopté? M. le député de Jonquière, l'article 161 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Dufour: Attendez un peu. Mais il y a l'article 162.

Le Président (M. Gauvin): Oui, je l'appelle, là. Donc, l'article 161 tel qu'amendé est adopté. J'appelle l'article 162: "Le conseil d'administration désigne son président parmi ses membres."

M. Dufour: Oui, excepté que... Ça veut dire que le président, contrairement à ce qui se passe dans la Communauté de l'Outaouais, la Communauté urbaine, il garde son droit de vote, c'est ça que ça veut dire?

M. Ryan: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 162 est adopté. J'appelle l'article... Il y a un amendement à l'article 162. 1. L'article 162. 1 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Ouataouais, proposé par l'article 51 du projet de loi 110, est amendé par la suppression; dans les troisième et quatrième lignes du quatrième alinéa, des mots "ou à la date ultérieure précisée dans l'écrit".

M. Ryan: C'est la réponse à un voeu émis par le député de Jonquière.

M. Dufour: Adopté. L'amendement est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 162. 1 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 162. 2: "Lorsque le mandat du titulaire du poste de président prend fin en raison de l'expiration de son mandat comme membre du conseil d'une municipalité, cette personne peut continuer d'exercer les fonctions du président jusqu'à la désignation de son successeur à ce poste, à moins qu'elle ne soit empêchée par la loi d'assister aux assemblées du conseil d'administration."

M. Dufour: Qu'est-ce qui pourrait empêcher, quels seraient les motifs qui pourraient empêcher d'assister aux assemblées du conseil? Des motifs graves ou un interdit de séjour?

M. Ryan: En cas de déclaration d'incapacité...

M. Dufour: D'incapacité à siéger.

M. Ryan:... ou de conflit d'intérêts qui aurait donné lieu à une sanction.

M. Dufour: Ça ne ressemble pas à Natashquan.

M. Ryan: Non. C'est bon ça, hein?

M. Dufour: Natashquan, est-ce que vous êtes au courant, oui?

M. Ryan: Non.

M. Dufour: On reparlera de ça une autre fois.

Le Président (M. Gauvin): Alors, l'article 162. 2 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Donc, l'article 51 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On passe à l'article... j'appelle l'article 52: L'article 163 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots "de la Commission préside les assemblées de celle-ci" par les mots "préside les assemblées du conseil d'administration";

2° par le remplacement, dans les première et troisième lignes du deuxième alinéa, du mot "Commission" par le mot "Société".

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 53.

M. Ryan: Papillon.

Le Président (M. Gauvin): Il y a un amendement à l'article 53.

M. Ryan: C'est ici qu'arrive l'amendement. Notre collègue de Châteauguay est sorti. On va passer ça en son absence.

Une voix: On peut attendre d'être rendu à 164. 1

M. Ryan: Là, nous sommes à...

Une voix: On va attendre peut-être.

M. Ryan: Très bien. Là, où êtes-vous?

Le Président (M. Gauvin): On va passer 164, si vous le permettez.

"164. En cas d'absence ou d'incapacité d'agir du président, ou en cas de vacance du poste si le dernier titulaire ne continue pas d'exercer les fonctions jusqu'à ce que son successeur soit désigné, les membres présents à une assemblée du conseil d'administration désignent l'un d'entre eux pour présider cette assemblée et exercer provisoirement les autres fonctions du président.

"Le conseil d'administration peut, en tout temps, désigner par anticipation l'un de ses membres pour remplacer provisoirement le président dans les circonstances mentionnées au premier alinéa. Le conseil peut donner à ce remplaçant le titre de vice-président.

"Dans le cas où, au moment où il devrait remplacer le président, le remplaçant visé au deuxième alinéa est absent ou incapable d'agir, le président est remplacé par un membre du conseil d'administration désigné conformément au premier alinéa tant que durent à la fois l'absence ou

l'incapacité d'agir du président ou la vacance de son poste et l'absence ou l'incapacité d'agir du remplaçant visé au deuxième alinéa."

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des rémunérations d'attachées à cette fonction-là?

Non, mais ça va, je vais juste relier... Si vous me dites oui, je vais vous poser la question, si on nomme un vice-président...

M. Ryan: Ça va revenir.

M. Dufour: Si on nomme un vice-président, est-ce que ça veut dire qu'il peut avoir une rémunération supplémentaire?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 164 est adopté?

M. Ryan: Oui, oui.

M. Dufour: C'est oui la réponse?

M. Ryan: Oui, oui, la réponse est oui.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 164. 1, c'est là que nous avons un amendement. Donc, l'article 164. 1 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, proposé par l'article 53 du projet de loi 110, est remplacé par le suivant: "Chaque représentant d'une municipalité au conseil d'administration a une voix; il a en outre, le cas échéant, une voix supplémentaire pour chaque tranche complète de 15 000 habitants comprise dans la population de la municipalité qu'il représente. Toutefois, un représentant de la ville de Gatineau, de la ville de Hull ou de la ville d'Aylmer ne peut avoir moins de six, cinq ou trois voix respectivement."

M. Ryan: Je pense que c'est le même principe que nous avons pour la Communauté urbaine, avec l'exception suivante: c'est qu'une municipalité n'étant pas membre de la Communauté urbaine qui décide de faire partie de la STO, aura une voix au chapitre. Et l'importance de chacune des municipalités de base est corrélative à son importance démographique.

Le critère est le même que nous avons déjà retenu antérieurement dans le projet de loi.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Adopté.

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

M. Dufour: Non, vous continuez avec 165.

Le Président (M. Gauvin): 165. Excusez-moi, l'article 164. 1 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Dufour: Oui, adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, on passe à l'article 165: "Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des voix exprimées.

"Le quorum d'une assemblée du conseil d'administration est de la majorité des membres."

M. Ryan: Ceci nous réfère à ce qui vient d'être adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 165 est adopté. L'article 53, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 54. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 165, des suivants: "165. 1 Tout membre du conseil d'administration qui est présent à une assemblée est tenu de voter, à moins qu'il n'en soit empêché en raison de son intérêt dans la question concernée, conformément à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités."

M. Ryan: Ha, ha, ha! Ça fait longtemps que c'est là. C'était avant les événements récents.

M. Dufour: Je veux juste poser une question par rapport à ça. Est-ce qu'il est obligé de déposer une déclaration d'intérêts ou bien si la déclaration d'intérêts dans sa municipalité est suffisante?

M. Ryan: Sa déclaration d'intérêts doit mentionner tous ses intérêts dans le territoire couvert par la Société.

M. Dufour: Sont déclarés dans sa municipalité. Mais est-ce que la Communauté urbaine doit avoir une copie de ça? La loi n'oblige pas ça, je ne pense pas.

Une voix: Non, la loi n'exige pas que la...

M. Dufour: Mais ce serait peut-être bien, par exemple.

M. Ryan: C'est la Société de transport ici, hein?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Voulez-vous le dire fort, parce que je ne pourrai pas le répéter aussi vite.

Le Président (M. Gauvin): M. Carrier.

M. Ryan: Je ne voudrais pas m'approprier d'aussi bonnes explications.

M. Carrier: Merci, M. le Président. C'est qu'évidemment, il faut toujours faire attention quand on parle de la déclaration d'intérêts. C'est qu'elle comporte deux parties. La partie qui est territoriale, c'est la partie dans les intérêts à l'égard d'immeubles. Alors, dans ce cas-là, c'est à l'égard des immeubles qui sont dans le territoire de la municipalité locale et également dans le territoire de la municipalité régionale de comté ou de la Communauté urbaine. La deuxième partie, ça concerne les intérêts financiers qu'on peut avoir dans toute entreprise, dans toute personne morale, dans tout "going concern" qui peut faire des affaires avec l'organisme en question, l'organisme, qu'il soit intermunicipal ou local.

Donc, ça peut être une compagnie de n'importe quel pays.

M. Dufour: O. K. Mais avec les propositions que le ministre a proposées aux municipalités, ça va apporter des changements très importants au point de vue des conflits d'intérêts, parce que, qu'on applique des normes sur des terrains de stationnement, si des taxes d'affaires sont changées, on va en prendre un paquet, là. Ça ne fera pas juste la même chose qu'avant. Donc, son conflit d'intérêts potentiel est beaucoup plus grand.

M. Carrier: Oui, il ne faut jamais oublier... Excusez-moi, je veux juste... Il ne faut pas oublier qu'un conflit d'intérêts, c'est toujours un conflit d'intérêts particularisé. Si l' élu municipal est traité comme l'ensemble des contribuables par rapport à ces taxes-là, ce n'est pas un intérêt qui mérite d'être divulgué, par exemple, de façon ad hoc ou qui pourrait entraîner un conflit d'intérêts entraînant l'incapacité. S'il possède un terrain de stationnement, comme il est obligé de le dire déjà actuellement, il devra continuer de le dire dans sa déclaration annuelle d'intérêts ou dans sa mise à jour annuelle de sa déclaration d'intérêts.

Mais quant à savoir si de façon ad hoc, il devrait, par exemple, ne pas se prononcer, ne pas voter lors de la décision de la municipalité d'imposer une taxe sur le stationnement, il sera traité comme n'importe quel contribuable qui a un stationnement. Et, à ce moment-là, probablement que ce ne serait pas un intérêt particulier qui lui poserait des problèmes.

Le Président (M. Gauvin): Donc, avec les explications, M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Adopté.
(21 h 15)

M. Ryan: À Montréal, il n'y aura pas trop de problèmes, parce qu'il y a une concentration assez forte de propriétés dans les terrains de stationnement.

Le Président (M. Gauvin): L'article 165. 1 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Ce ne sont pas toutes des affaires familiales.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 165. 2.

M. Dufour: Les articles 165. 2 et 165. 3, on peut dire O. K. tout le monde.

Le Président (M. Gauvin): L'article 165. 2 est adopté et l'article 165. 3 est adopté. Est-ce que l'article 54 est adopté dans son ensemble?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 55: L'article 166 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots "de la Commission de transport" par les mots "du conseil d'administration";

2° par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du premier alinéa, du mot "Commission" par le mot "Société";

3° par la suppression du paragraphe 2° du premier alinéa;

4° par le remplacement, dans le paragraphe 3° du premier alinéa, des mots "de la Commission" par les mots "du conseil d'administration";

5° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots "de la Commission" par les mots "du conseil d'administration";

6° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Il comprend aussi tout sujet dont l'inscription a été demandée dans un écrit signé par au moins 50 résidents du territoire de la Société et reçu par le secrétaire au moins 10 jours avant l'assemblée."

M. Dufour: Bon. Il y a peut-être juste le dernier alinéa que vous venez de lire, là, est-ce que c'est courant dans les sociétés de transport qu'on fasse appel à un certain nombre de résidents, pour pouvoir inscrire à l'ordre du jour?

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

M. Ryan: On me dit que ça figurait déjà dans les lois constitutives de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et de la

Société de transport de la CUM.

M. Dufour: Donc, les administrateurs municipaux ont demandé l'inclusion de cet article.

M. Ryan: C'est bon, ça. C'est un bon article, par exemple, là je pense que...

M. Dufour: Oui, oui, je ne discute pas du bien-fondé. Je fais juste demander si c'est coutume, parce que vous avez dit l'autre fois: C'est particulier un peu du droit municipal. C'est vrai, c'est particulier, mais...

M. Ryan: Très particulier.

Le Président (M. Gauvin): Donc...

M. Ryan: Et dans ce cas-ci, il y a eu demande du ministère des Transports...

Le Président (M. Gauvin): L'article...

M. Dufour: Donc, ça sera peut-être... Mais de moins en moins vous allez...

Une voix: ...dont les élans de transparence nous ravissent parfois.

M. Dufour: Oui, à l'exception qu'avec certains désengagements qu'on a entrepris, le ministère des Transports va avoir de moins en moins à faire à l'intérieur du transport en commun. Parce que, quand quelqu'un paye, il peut avoir des diktats, mais quand il ne paye plus, il n'a plus grand-chose à faire, si ce n'est que de leur dire: Allez, ne péchez plus, mais...

Une voix: Le droit de regard... Vous pourriez excuser mon intervention...

M. Dufour: Oui, allez donc...

Une voix: ...risque peut-être de rester là aussi.

M. Ryan: Ah! il va rester sûrement, il n'y a pas de soin.

M. Dufour: Bien, pour le moment, oui. Il n'y a rien de changé, excepté que c'est une opinion que j'aimais à l'effet que...

M. Ryan: Et en ayant une part très importante dans les investissements, le gouvernement aura quand même un rôle important...

M. Dufour: À l'exception que, moi, je mets un peu la pédale douce, parce qu'il y aura juste une partie des investissements et ça n'aura pas pour effet... L'engagement, vous allez voir que les municipalités vont peut-être être différentes

dans leur administration, ça va les amener à serrer très fortement les conditions.

M. Ryan: Puis ça va être une bonne chose.

M. Dufour: Et ce que notre collègue disait cet après-midi, moi, je regarde ce qui se passait chez nous, où on a un transport qui n'est pas très très élaboré, même s'il y a beaucoup de... Bon, il y a des distances, puis le fait qu'il n'y aura plus de subventions, ça peut mettre en danger certaines activités.

M. Ryan: Justement, si...

M. Dufour: Je suis convaincu de ça, moi.

M. Ryan: Justement, si vous me permettez, là...

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, oui.

M. Ryan: Il y a certaines activités qui devront jouir d'un soutien public, puis s'il faut soutenir, par exemple, des élèves qui recourent au transport en commun pour aller à l'école, il faudra qu'il y ait une loi spéciale ou une mesure spéciale à cette fin-là, puis qu'on ne fasse pas de ça une obligation du transport en commun comme tel. Ça, c'est une mesure de répartition des avantages sociaux qui doit être l'objet de décisions particulières. Là, tout est mêlé ensemble, puis, à un moment donné, on veut savoir comment est-ce que coûte telle chose, puis on invoque toutes sortes de raisons, on tourne en rond, puis les coûts augmentent, la clientèle diminue, tout le monde est malheureux comme tout. En tout cas, on ne prétend pas que c'est la perfection. Si jamais des pressions s'exercent, il y a un parti d'opposition qui fera valoir ses points de vue, puis tout... Mais, c'est un point de départ.

M. Dufour: Parce que, moi, je regarde tout le début, puis tout le fonctionnement de notre corporation, chez nous, elle est remise en question régulièrement, puis c'est difficile. Tout le monde a son auto, excepté les pauvres, là, mais officiellement, les gens qui ont le plus de voix...

M. Ryan: Mais quand vous êtes rendu, là...

M. Dufour: ...ce n'est pas eux autres qui vont se plaindre.

M. Ryan: Oui. Mais quand vous êtes rendu à un grand système comme celui de Montréal, où l'usager fournit 30 % du coût, sur chaque passage, il y a quelque chose qui ne marche pas, 30 %.

Le Président (M. Gauvin): Pour revenir à...

M. Dufour: En tout cas, ils auront à juger mais, moi, je parlais des corporations extérieures, là, où...

Le Président (M. Gauvin): Pour revenir à l'article 55...

M. Dufour: Oui, oui, ça va.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 55 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 56: L'article 167 de cette loi est modifié par le remplacement de la première phrase par la suivante: "Les assemblées extraordinaires du conseil d'administration sont convoquées par le secrétaire de la Société à la demande du président ou à la demande écrite d'au moins trois membres du conseil d'administration." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Et ça n'élimine pas "L'avis de convocation mentionne les sujets qui doivent faire l'objet de discussions", selon la demande." Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Ryan: Juste une minute, je m'excuse.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

M. Ryan: Là, l'amendement prévoit: "Les assemblées extraordinaires du conseil d'administration sont convoquées par le secrétaire de la Société à la demande du président ou à la demande écrite d'au moins trois membres du conseil."

Une voix: Oui.

M. Ryan: Alors, le privilège du président de demander la convocation d'une assemblée extraordinaire demeure.

M. Dufour: Oui, excepté que l'avis de convocation mentionne les sujets qui doivent faire l'objet de discussions, selon la demande, soit du président ou des autres. Il tient lieu de Tordre du jour. On pourrait ajouter ça avec ça. Ça va.

M. Ryan: Ça va de soi.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 56

étant déjà adopté, on appelle l'article 57: L'article 168 de cette loi est remplacé par le suivant:

"168. Les assemblées du conseil d'administration sont publiques.

"Chaque assemblée comprend une période au cours de laquelle les personnes présentes peuvent poser des questions orales aux membres du conseil d'administration.

"Le secrétaire fait publier, dans un journal diffusé sur le territoire de la Société, un avis préalable de la tenue de chaque assemblée."

M. Dufour: Est-ce que dans les commissions de transport la période de questions orales est permise à toutes les assemblées? Parce que j'avais l'impression qu'ils sont obligés d'avoir une assemblée publique où il y a des questions orales, mais à chaque assemblée, toutes les commissions de transport ont ça?

Le Président (M. Gauvin): M. Carrier.

M. Carrier: Merci, M. le Président. Les lois les plus récentes ont ce modèle-là. La Loi sur la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à son article 26. La Loi sur la Société de transport de la CUM à son article 261. En plus, par un phénomène d'application par renvoi des articles en matière de CUQ, la Commission de transport de la CUQ a également l'obligation de tenir une période de questions. La CTCRO elle-même, avant l'amendement qu'on apporte, lorsqu'elle tenait ses quatre séances par année civile, en tant que commission consultative du conseil de la CRO, était également obligée d'avoir une période de questions.

M. Dufour: Mais là, il va y avoir au moins 10 assemblées.

M. Carrier: Là, maintenant, il va y avoir au moins 10 assemblées régulières par année civile et toutes celles-là devront comprendre une période de questions et toutes les assemblées extraordinaires également.

M. Dufour: J'avais bien compris ça. C'est bien.

Le Président (M. Gauvin): L'article 57 est adopté. J'appelle l'article 58: L'article 169 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

"169. Le conseil d'administration peut adopter un règlement relatif à la gouverne et à la régie interne de la Société."

2° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du deuxième alinéa, des mots "des assemblées où elle siège à titre de commission permanente du conseil" par les mots "assemblée du conseil d'administration".

M. Dufour: Pour les gens du ministère qui appliquent les lois municipales, je sais qu'il y a eu beaucoup de problèmes concernant les périodes de questions des contribuables. Est-ce que c'est résorbé ces crises-là un peu partout là? Parce que, par règlement, ils enlevaient presque le droit de parole aux gens. Est-ce que c'est réglé?

M. Carrier: C'est pas mal disparu ça.

M. Dufour: C'est pas mal disparu. Parce que les premières fois, je sais que ça bougeait fort. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 58 étant adopté, j'appelle l'article 59.

M. Dufour: Là, l'amendement est avant le 1, le 0.1...

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 1690.1: "Le conseil d'administration peut, par règlement, fixer la rémunération ou l'indemnité de ses membres. Il peut également, par le même règlement, fixer la rémunération ou l'indemnité additionnelle du président.

"L'indemnité est versée à titre de dédommagement pour la partie des dépenses inhérentes à la fonction qui ne sont pas remboursées conformément aux articles 169.0.4 à 169.0.8. L'indemnité ne peut excéder la moitié de la rémunération.

"Le règlement peut rétroagir au 1^{er} janvier de l'année au cours de laquelle il entre en vigueur." Est-ce l'article...

M. Dufour: Un instant. L'indemnité, ça, c'est... Ne peut excéder la moitié, c'est la partie qui n'est pas taxable.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: L'autre question: Je lis très bien que ça a juste pour effet de fixer l'indemnité de ses membres puis du président. Ce qui veut dire que la question que j'ai posée tout à l'heure concernant le vice-président, on ne pourra pas dans cet article-là...

M. Carrier: L'article suivant.

M. Dufour: L'article suivant. O.K. On va accepter celui-là d'abord, si j'ai bien compris, ça va aller. On va aller voir l'autre.

Le Président (M. Gauvin): Bon, l'article 1690.1 est adopté. J'appelle l'article 169.0.2: "Le conseil d'administration peut, par règlement, prévoir que, lorsque la durée du remplacement du président en vertu de l'article 164 atteint un nombre de jours qu'il précise, la Société verse au remplaçant une rémunération ou une indemnité

additionnelle égale à celle du président pour la période qui commence au moment ainsi fixé et qui se termine en même temps que le remplacement."

M. Dufour: Bon. Juste pour ma gouverne, le vice-président ne peut être payé supplémentaire à cause du titre. Il sera payé à la condition qu'il remplace. Ça va.

M. Carrier: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 169.0.2 est adopté. L'article 169.0.3: "Un membre du conseil d'administration reçoit la rémunération ou l'indemnité qui est prévue à son égard par le règlement adopté en vertu de l'article 169.0.1 ou 169.0.2, à moins que l'application de l'article 23 de la Loi sur le traitement des élus municipaux ne l'empêche de recevoir cette rémunération ou indemnité et n'en réduise le montant."

M. Dufour: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 169.0.4: "Pour pouvoir accomplir, dans l'exercice de ses fonctions, un acte dont découle une dépense pour le compte de la Société, tout membre doit recevoir du conseil d'administration une autorisation préalable d'accomplir l'acte et de dépenser en conséquence un montant n'excédant pas celui que fixe le conseil.

"Toutefois, le président n'est pas tenu d'obtenir cette autorisation préalable lorsqu'il agit dans l'exercice de ses fonctions de représentant de la Société." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Nous avons, à l'article 169.0.5, un amendement qui se lit comme suit: L'article 169.0.5 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, proposé par l'article 59 du projet de loi 110, est amendé par l'insertion, dans la cinquième ligne et après le mot "concurrence", des mots ", le cas échéant,". Deuxièmement, l'article 169.0.6...

M. Dufour: On va y aller un par un.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi. Oui, on va y aller un par un. Je m'échappais. Est-ce que l'amendement 169.0.5 est adopté?

M. Dufour: C'est l'article qu'on avait discuté. C'est "toute pièce justificative" mettre au singulier. Ça veut dire toutes les pièces justificatives. Le singulier comprend le pluriel. Ça va, c'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

M. Dufour: Moi, je vais être bon pour passer mes cours après.

Le Président (M. Gauvin): Vous avez compris qu'on avait aussi un amendement à l'article 169. 0. 6.

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi, je me reprends, l'article 169. 0. 5 tel qu'amendé est adopté. Est-ce qu'il est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Je reviens à l'amendement: L'article 169. 0. 6 de cette loi, proposé par l'article 59 du projet de loi 110, est amendé par le remplacement de la quatrième ligne du premier alinéa par ce qui suit: "Québec ou dans un rayon de 100 kilomètres de l'endroit où est situé le siège social de celle-ci, et dont le but n'est pas un déplacement hors du Québec ou de ce rayon, et". Est-ce que l'amendement 169. 0. 6 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement étant adopté, est-ce que l'article 169. 0. 6 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: En fait, ce règlement qui permet ou cet article qui permet de payer des transports, des voyages par kilométrage, est-ce que ça couvre le transport du lieu de domicile au siège social de la Société?

M. Ryan: Si la Société en décide ainsi, oui.

M. Dufour: Oui, oui, je comprends. C'est parce que des fois, ça peut donner lieu à des abus. Peut-être pas dans ce cas-là mais... (21 h 30)

Le Président (M. Gauvin): Donc, ça...

M. Dufour:... la rémunération, les transports, à un moment donné, bien, tout est fourni, la chambre garnie. À force d'en mettre, tout le monde est correct. C'est parce que, quand on va dans un conseil municipal, il n'est pas coutume, en tout cas, je ne pense pas... La loi pourrait peut-être le permettre ou je ne sais pas trop. J'ai des doutes. Mais je sais, par exemple, que, dans les MRC, il y a des transports qui sont payés pour les maires de petites municipalités, mais les maires de la ville ne l'ont pas. Il y a des...

M. Ryan: Ils le seront jusqu'en 1992.

M. Dufour: Alors... Mais ça, c'est des règlements internes. Vous ne pourrez pas empê-

cher ça.

M. Ryan: Non, mais ça ne sera plus payé par le gouvernement.

M. Dufour: Je ne parle pas du gouvernement là. Ah! Si vous voulez qu'on implique le gouvernement, on peut bien faire la discussion tout de suite. Ce que je dis, c'est que les MRC pouvaient payer des transports pour des gens plus un jeton de présence.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: Dans la question d'une rémunération fixe pour le travail régulier, moi, je trouve que c'est trop, ce n'est pas correct. Même si le règlement le permettait, je trouverais que ce serait un abus.

M. Ryan: M. le conseiller me faisait une remarque qui est judicieuse.

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

M. Ryan: C'est que de partir de son domicile pour aller à une réunion du conseil, ce ne serait pas nécessairement légal parce que ce n'est pas une activité de représentation. Il y a quelque chose là selon la manière dont la loi est formulée.

M. Dufour: Ah! Bien, ce serait la même chose qu'un conseil municipal d'abord.

M. Ryan: O. K. ?

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que 169. 0. 6 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Ah oui!

Le Président (M. Gauvin): Il est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): "169. 0. 7 Le conseil d'administration peut prévoir dans le budget de la Société des crédits suffisants pour assurer le remboursement, conformément à l'article 169. 0. 5 ou 169. 0. 6, des dépenses occasionnées par toute catégorie d'actes que les membres du conseil peuvent accomplir dans l'exercice de leurs fonctions pour le compte de la Société.

"L'autorisation préalable prévue à l'article 169. 0. 4 concernant un acte faisant partie d'une catégorie pour laquelle des crédits sont prévus au budget se limite à l'autorisation d'accomplir l'acte, sans mention du montant maximal de la dépense permise. Ce montant maximal est alors

répute être le solde des crédits prévus pour cette catégorie d'actes, soustraction faite des remboursements antérieurs ou, selon le cas, le montant prévu au tarif pour cet acte.

"Dans le cas où les crédits sont épuisés, le conseil d'administration peut affecter, aux fins prévues au premier alinéa, tout ou partie du solde des sommes prévues au budget pour couvrir les imprévus; les sommes ainsi affectées sont alors assimilées à des **crédits**." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Quand on parle d'autorisation d'accomplir l'acte, sans mention du montant maximal de la dépense permise, on a déjà fait un peu de discussion par rapport à ça dans d'autres dossiers, mais c'est quoi l'idée de ne pas mettre le montant maximal de dépenses? Par exemple... L'article suivant, vous allez l'expliquer? Mais il y a toujours... Ça me dérange tout le temps quand on le met parce qu'on peut et je me demande pourquoi ça prend un article pour aller autoriser celui-là parce que, dans le même article, on aurait pu le dire. Parce que le conseil ou la Société a le droit de faire des règlements pour fixer, par exemple, des actions, par exemple à un congrès, des délégations, fixer un montant, un barème. Donc, on fixe le montant. Quand quelqu'un va représenter, on peut dire d'avance que quelqu'un part pour quatre heures ou huit heures, c'est tant d'argent, il y a un repas, deux repas et on le paie selon les dépenses justificatives, mais ça empêche des abus. Mais quand on dit: Sans montant maximal, j'avais déjà vécu... Bien, c'est-à-dire que, moi, je ne l'ai pas vécu, ma municipalité avait vécu une expérience où quelqu'un est allé dans un congrès et s'était permis une incartade, ça avait coûté, je pense, 700 \$, 800 \$. Dans ce temps-là, 700 \$, 800 \$, c'était peut-être 7000 \$, 8000 \$ d'aujourd'hui. Il y a une cinquantaine d'années, il était parti sur la galère et le conseiller avait décidé que, lui, il faisait une traite pour la municipalité, à tout le monde, dans un congrès.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Ça avait coûté quelque chose. Mais la ville, dans ce temps-là, était sous tutelle de la compagnie, c'était une ville "company town" qu'on appelle. Ça a bien changé.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le député de Jonquière, l'article 169.0.7 est adopté?

M. Dufour: Ça va parce qu'on va avoir 169.0.8 qui va leur expliquer.

Le Président (M. Gauvin): "169.0.8 Malgré les articles 169.0.6 et 169.0.7, le conseil d'administration peut fixer le montant maximal de la dépense permise lorsqu'il autorise un de ses membres à accomplir un acte visé au tarif ou

faisant partie d'une catégorie pour laquelle des crédits sont prévus au budget.

"L'article 169.0.5 s'applique alors même si l'acte est visé au tarif."

L'argumentation ayant déjà été faite...

M. Dufour: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article... L'article 59, tel qu'amendé, est-il adopté? Et j'appelle l'article 60.

60. L'article 169.1 de cette loi est remplacé par le suivant:

"169.1 Le conseil d'administration nomme le directeur général de la Société."

Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 61.

61. L'article 169.2 de cette loi est modifié...

M. Ryan: C'est une question d'ordre terminologique.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous m'exemptez de la lecture?

M. Ryan: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 61, tel que vous en avez pris connaissance, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 62.

62. L'article 169.3 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

"169.3 Le conseil d'administration nomme le secrétaire et le trésorier de la Société et peut leur nommer des adjoints."

2° par le remplacement, dans la troisième ligne du deuxième alinéa, du mot "Commission" par le mot "Société".

M. Dufour: Quand on parle de la Commission de transport, ça ne peut pas être une commission qui... Le conseil nomme le secrétaire, c'est une obligation, et on peut, en plus, nommer des adjoints, mais des adjoints, cette société-là, ça va faire du personnel tantôt, un trésorier puis un adjoint, ce n'est pas la CUM, là, ce n'est pas la STCUM puis ce n'est pas la STCUQ. Moi, j'imagine que le conseil d'administration de ça, à moins qu'il administre ça différemment de chez

nous, mais il ne doit pas y avoir autant de monde que ça, les têtes de pipe, pour avoir des adjoints et en mettre. Pourquoi est-on obligé de mettre dans la loi qu'ils peuvent en nommer, qu'ils ne pourraient pas le faire différemment, sans le mettre? Même si la loi ne me dit pas de faire telle chose, je peux le faire pareil parce que...

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

M. Dufour: Elle a le droit d'administrer, elle gère.

M. Ryan: Si ce n'est pas écrit le "secrétaire adjoint", il ne pourra pas avoir ce titre-là; surtout pour pouvoir lui donner les mêmes pouvoirs en son absence, il faut bien qu'il y ait la possibilité d'avoir un secrétaire adjoint. Ça ne veut pas dire que ça va être tous des permanents et toutes des personnes distinctes, des titulaires complètement distincts. C'est dit d'ailleurs, l'esprit même de cette clause-là, comme je l'ai dit tantôt. Même le secrétaire et le trésorier pourraient éventuellement être la même personne. Les fonctions sont distinctes. À plus forte raison, les adjoints, ce n'est pas du tout une obligation, mais c'est une précaution qui peut être de bon aloi. Ça peut très bien être un autre employé qui va être secrétaire adjoint.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 62, M. le député de Jonquière, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 63: L'article 169. 7 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots "de la Commission de transport" par les mots "du conseil d'administration". Adopté?

L'article 64: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 169. 7, des suivants:

"169. 8 Le conseil d'administration peut engager tout fonctionnaire ou employé de la Société qu'il juge utile, outre ceux visés aux articles 169. 1 et 169. 3, et définir ses fonctions."

M. Dufour: En fait, ce que je disais tout à l'heure, on aurait trouvé l'explication. "Le conseil d'administration peut engager tout fonctionnaire ou employé de la Société qu'il juge utile (...) et définir ses fonctions." Pour les besoins de la Société, bien sûr. Ça aurait pu. Moi, je ne fais pas de maladie pour ça, mais je prétends qu'on aurait pu trouver une façon qui aurait dit la même chose sans qu'on soit obligé de... Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 169. 8...

M. Dufour: L'article 64 est adopté au complet.

Le Président (M. Gauvin): L'article 64 est adopté.

M. Ryan: "qu'il juge utile pour les besoins de la Société", je n'aurais pas d'objection à ajouter ça non plus. Je pense que ce serait bon, "qu'il juge utile", c'est un petit peu vague. Moi, je trouve que ça a du bon sens. Pardon?

M. LeSage: Il faudrait l'ajouter à l'article précédent concernant les adjoints?

M. Ryan: Non, à l'article 169. 8...

M. LeSage: Oui.

M. Ryan:... qu'il juge utile pour les besoins de la Société. On n'aura pas d'objection à ajouter ça, je vous assure. Vous?

M. Dufour: Non, il n'y a pas de problème non plus.

M. Ryan: M. LeSage, M. le député de Hull.

M. LeSage: Est-ce que vous parlez, M. le ministre, là vous me parlez des adjoints.

M. Ryan: Je suis à l'article 169. 8.

M. Dufour: Non, on ne revient pas avec les adjoints.

M. Ryan: Les adjoints, c'est réglé.

M. Dufour: On aurait pu, mais là, on ne fera pas la loi.

M. LeSage: C'est lequel, M. le ministre?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull, M. le ministre propose, à l'article 169. 8, qui pourrait se lire comme suit: "ou employé de la Société qu'il juge utile pour le bon fonctionnement de..."

M. LeSage: Ah! il n'y a pas de problème là.

M. Ryan: Parce qu'on en a déjà adopté un pour la Communauté qui n'avait pas cet amendement, l'article 30. Ou on en a aux deux places, ou on n'en a pas ici.

M. Dufour: Attendez un peu. En fait, c'est une concordance avec ce qui se passe dans la Communauté urbaine.

M. Ryan: Écoutez, ça ne change rien. C'était seulement pour nous faire plaisir.

Une voix: Qu'il juge utile...

M. Ryan: Et ils ne veulent pas.

M. LeSage: M. le ministre, si ça peut rendre le député de Jonquière heureux. On est près de Noël.

M. Ryan: On peut le mettre dans les deux et on ne mourra pas.

M. Dufour: Pour les besoins de la Communauté.

M. Ryan: Oui.

M. Dufour: Oui, je pense qu'on pourrait...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on en fait un sous-amendement?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Un amendement?

M. Ryan: Ça va prendre une autre écriture. Il faut que vous déposiez un amendement écrit.

M. Dufour: L'autre, c'est la Communauté. C'est parce qu'il y a une correspondance, on le met à un, et c'est ça qu'on essaie de faire, de ne pas mélanger tout le monde.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le ministre, est-ce qu'on pourrait nous déposer un amendement?

M. Ryan: Je pense qu'on pourrait le suspendre en attendant que l'amendement soit déposé pour les deux et le reprendre tantôt.

Le Président (M. Gauvin): Si M. le député de Jonquière est d'accord, nous allons suspendre l'article 64 au complet, pour y revenir.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Pour intégrer un amendement. Je passe à l'article 65. On va revenir pour les deux articles. L'article 64 est suspendu dans son ensemble, et j'appelle l'article 65: L'article 169.10 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les première et deuxième lignes, des mots "de la Commission de transport..."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 66: Les articles 169.11 à 170 de cette loi sont remplacés par les suivants:

"169.11 Sauf sur une question de compétence, aucun des recours extraordinaires prévus

aux articles 834 à 850 du Code de procédure civile (L.R.Q., chapitre C-25) ne peut être exercé, ni aucune injonction accordée, contre la Société ou l'une des personnes visées à l'article 169.10 agissant en sa qualité officielle."

M. Dufour: Ça, je suis un peu moins familier avec cet article-là. Est-ce que ça veut dire qu'un individu ne pourrait pas engager de poursuites contre un officier de la corporation qui est dans l'exercice de ses fonctions, mais, par contre, une municipalité membre pourrait exercer soit une injonction, soit une poursuite? Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

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

M. Ryan: Ce serait l'interprétation qu'on serait appelé à en donner.

M. Dufour: Ce serait l'interprétation qu'on peut donner.

M. Ryan: Oui.

M. Dufour: Mais c'est quoi ce pouvoir qui est donné, ou la raison d'être de cet article-là? Est-ce que vous pensez que ça peut être de la futilité, de l'abus?

M. Ryan: Il faudrait se référer aux recours extraordinaires prévus au Code de procédure civile. Ça, c'est des injonctions et...

M. Dufour: Mais pourquoi ce pouvoir-là ne pourrait-il pas être accordé à un individu? Remarquez bien que je veux comprendre sur quoi on vote, mais je ne peux pas dire que je suis contre ou que je suis pour.

Une voix: La loi actuelle.

M. Dufour: Exactement, c'est dans la loi. Mais là, on est en frais de la refaire. Donc, ça me permet de poser des questions pour mieux comprendre.

Une voix: On est dans la nouvelle Société.

M. Dufour: Oui, je comprends, mais pourquoi ce pouvoir-là est-il accordé? Est-ce que c'est dans toutes les corporations de transport? Je ne pense pas.
(21 h 45)

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier.

M. Carrier: Oui. Enfin, encore là, c'est du mimétisme avec, d'abord, ce qui existe déjà dans la loi. La clause privative et sa clause de renfort sont déjà dans la loi. La seule chose qu'on fait, c'est d'ajouter certains hauts fonctionnaires qui avaient été oubliés. Des dispositions du même genre et sur lesquelles on prend modèle existent

dans des lois très récentes, comme la Loi sur la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal ou la Loi sur la CUM quant à la STCUM. Il y a également des dispositions du même genre dans la Loi sur la CUQ.

Maintenant, là, vous posez un problème extrêmement sérieux. Est-ce que les clauses privatives, c'est une bonne ou une mauvaise chose? Il y a un paquet de juristes qui se sont prononcés là-dessus. Est-ce qu'on devrait protéger comme ça des organismes qui exercent des activités où ils s'exposent à être poursuivis, où ils s'exposent à faire l'objet d'injonction et autres choses du genre? À un certain moment, le législateur a décidé que, vu que c'étaient des services publics, il ne fallait pas que n'importe qui soit en mesure de bloquer le service, par exemple, de transport en commun de toute la région de l'Outaouais, parce qu'il estimait qu'il y avait une prépondérance, une apparence de droit en matière d'injonctions pour faire arrêter les choses avant même qu'on aille au fonds des choses pour voir si vraiment il y avait un droit.

Alors, le législateur a pesé les inconvénients et a décidé que ce serait une bonne chose, et il l'a décidé encore très récemment, parce que, quand on parle de la STRSM et de la STCUM, c'est 1985-1986. Il a décidé que, oui, ça valait la peine de protéger ces organismes-là qui fournissent un service public et de dire que les seules personnes ou les seuls organismes qui pourront arrêter un tel service public seront d'autres organismes publics comme le gouvernement ou encore une municipalité membre de l'organisme en question, mais ne pas laisser ça à n'importe quel citoyen de prendre une injonction en quo warrento et de complètement bloquer la machine.

Maintenant, est-ce que, dans ce dossier, on devrait être différent des décisions qui ont été prises dans le cas des autres sociétés de transport? J'avoue qu'étant donné que personne ne s'est plaint de l'existence de ces clauses-là, nous, ce qu'on s'est contentés de faire, c'est de les moderniser.

M. Dufour: Moi, je ne vous cache pas que, dans les cinq dernières années, je ne me rappelle pas avoir siégé pour une corporation de transport, si ce n'est celle qui est arrivée à la dernière minute qui fait l'organisme régional de Montréal où je n'ai pas siégé pour des raisons bien évidentes. Il y avait une sous-commission et il aurait fallu faire des choses bien spéciales pour être là. Je n'ai pas cru bon de prendre mes vacances pour faire ça.

M. Ryan: Alors, on a reproduit une chose qui était déjà là, en la formulant d'une manière plus moderne.

M. Dufour: Oui, mais ça nous permet, tout de même, de voir c'est quoi, l'intention, parce

que c'est un grand pouvoir qu'on accorde, qui a été accordé et qu'on réaccorde, parce que, chaque fois qu'on ouvre une loi, on s'expose ou ça permet, ça donne lieu à des ouvertures qui pourraient être limitées, augmentées ou diminuées. C'était le sens de mon intervention, et je trouve que ce n'est pas tous les jours qu'on voit des choses comme ça qui évacuent le citoyen ou un groupe de personnes. Parce que ce ne sont pas juste des citoyens. Ça pourrait être quelques personnes qui auraient le goût de prendre une injonction ou de prendre des poursuites. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 66 étant adopté...

M. Dufour: L'article 169. 11, ça va.

Le Président (M. Gauvin): L'article 169. 11, excusez-moi. L'article 170: "Un juge de la Cour d'appel peut, sur requête, annuler sommairement tout bref délivré ou toute ordonnance ou injonction prononcée à rencontre de l'article 169. 11." Est-ce que l'article 170 est adopté?

M. Ryan: C'est un corollaire. Je pense que c'est un corollaire...

M. Dufour: Oui, c'est ça. C'est adopté. Si tu donnes le premier, tu donnes le deuxième, c'est ça.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Est-ce que l'ensemble de l'article 66 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 67: L'intitulé de la section III du titre II de cette loi est modifié par le remplacement du mot "Commission" par le mot "Société". C'est une expression qu'on retrouve...

M. Dufour: Ça va.

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

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 68: L'article 171 de cette loi est modifié:

1° par la suppression, dans la première ligne du premier alinéa, des mots "4, 50, ";

2° par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, des mots "Commission de transport" par le mot "Société";

3° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, du mot "Commission" par le mot "Société";

4° par l'insertion, dans la troisième ligne du paragraphe a du deuxième alinéa et après le mot "commun", des mots "de passagers";

5° par le remplacement du paragraphe d du deuxième alinéa par les suivants:

"d) adopter des règlements sur la conduite des personnes dans ses véhicules et ses immeubles ou sur ceux-ci;

"d.1) adopter des règlements sur les billets, correspondances et titres de transport utilisés dans le cadre d'un service de transport en commun de passagers qu'elle organise;

"d.2) adopter des règlements sur l'aliénation des objets qui ont été perdus et trouvés dans ses véhicules et ses immeubles ou sur ceux-ci;"

6° par le remplacement du paragraphe e du deuxième alinéa par le suivant:

"e) faire les travaux qu'elle juge nécessaires ou utiles à une exploitation efficace de ses services, y compris construire, posséder et exploiter des parcs et des garages de stationnement, des quais, des débarcadères et des abribus et élargir et redresser des rues, avec l'accord de la municipalité concernée lorsque ces travaux sont faits sur la propriété de cette dernière;"

M. Dufour: Est-ce que je pourrais vous interrompre pour poser une question? Est-ce que c'est courant qu'une corporation ou une société de transport élargisse et redresse des rues? Que je sache, à venir jusqu'à maintenant, c'est la corporation qui fait une demande à la municipalité et sur sa propriété, elle le fait. Si c'est la société de transport, qui paie pour ça?

Parce que là, il y a une communauté urbaine qui va s'installer. Supposons qu'il y a trois rues dans Hull, que ça ne peut pas passer, la Commission dit: Il faut que ça passe là. Ils font de l'expropriation, ils élargissent des rues et il y a des coûts énormes, qui paie pour ça? Ça va être la Société. Ça veut dire que Aylmer - parce qu'elles ne sont pas fusionnées encore - ça pourrait être Masson qui va payer pour ça. Les rues qui sont faites selon les règles de l'art, la municipalité qui a pris toutes les précautions pour bien faire ses rues... Comme Gatineau, j'imagine, qui est une ville assez neuve, c'est bien possible que les rues soient parfaites, donc pas besoin de redresser quoi que ce soit.

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

M. Ryan: C'est une possibilité qui est donnée. Il peut arriver des cas exceptionnels, mais on m'informe qu'en général, ça ne se fait pas comme ça. C'est la municipalité qui va être appelée à payer pour l'élargissement d'une rue s'il y a des installations qui sont implantées par elle...

M. Dufour: Mais pourquoi permettre une affaire semblable ou l'écrire, si c'est une procédure extraordinaire qu'on ne fait pas?

M. Ryan: Mais il me semble que ça pourrait

être bon. Parfois, il peut arriver un cas particulier où ils vont faire un quai ou un débarcadère, par exemple, ça va être...

M. Dufour: Non, je ne parle pas de débarcadère, attendez. J'ai bien circonscrit ma remarque. Ma remarque était à l'effet d'élargir et redresser des rues avec l'accord de la municipalité.

M. Ryan: Lorsque ces travaux sont faits sur la propriété de cette dernière...

M. Dufour: Bon. Mais ça, c'est entendu, ça ne peut pas être la propriété de la Société, si on élargit et si on redresse des rues. Pourquoi ce pouvoir-là est-il accordé si on n'a pas l'intention de l'exercer? Et si on l'exerce, de la manière dont c'est écrit, ça veut dire... En tout cas, il n'y a rien qui me dit le contraire, ça voudrait dire que c'est la Société qui paie. À ce moment-là, on pourrait, comme les charges sont réparties probablement sur des bases... Du côté évaluation ou autre, ça voudrait dire qu'il y a des municipalités qui n'ont pas, qui ne sont pas propriétaires, dans la municipalité, forcément, elles seraient obligées de payer.

C'est parce que si le pouvoir est accordé, il n'y a rien qui contrôle quoi que ce soit? Donner un pouvoir, on le donne ou on ne le donne pas.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: Merci, M. le Président. D'abord, il faut être clair, il n'y a pas d'expropriation de prévue avec ça.

M. Dufour: Pourquoi?

M. LeSage: Parce que c'est dit ici, le ministre vous l'a lu à deux reprises. "...les abribus et élargir et redresser des rues, avec l'accord de la municipalité concernée lorsque ces travaux sont faits sur la propriété de cette dernière" c'est sur les propriétés de la ville. En d'autres mots, la Société voudrait repousser un trottoir parce que la rue n'est pas assez large, alors ils pourraient le faire avec l'accord de la municipalité, mais toujours sur le terrain ou sur l'emprise de la rue qui appartient à la municipalité. Ils pourraient aussi installer après ça un abribus dans l'emprise de la rue de la municipalité mais toujours avec l'accord de la municipalité.

M. Dufour: Légalement, moi, je suis pas mal convaincu que s'ils ont le pouvoir d'élargir et de redresser, ils doivent avoir les moyens pour le faire.

M. LeSage: Oui. Mais avec l'accord de la municipalité.

M. Dufour: Oui, mais ça ne veut pas dire qu'à ce moment-là... S'ils peuvent prendre des procédures spéciales, ils ont le pouvoir de l'élargir. Un pouvoir qui n'a pas de pouvoir, ce n'est pas un pouvoir. Pour moi, ça me semble assez évident que s'ils ont le pouvoir d'élargir et puis redresser, à ce moment-là, tous les autres pouvoirs vont avec. Sans ça, on l'écrit pour rien. Vous dites: Vous avez le droit de faire telle chose, puis vous ne pouvez pas prendre les moyens pour le faire. Ça me semble un peu, en tout cas... À moins que vous me disiez ou me convainchiez que c'est un pouvoir que tout le monde a, puis que c'est normal et puis que c'est de même que ça se fait. Moi, je n'ai jamais vu ça. Des abribus, n'oublions pas que c'est pour les fins de la Société, mais élargir des rues et puis redresser, ce n'est pas pour les fins comme telles, c'est pour permettre une meilleure utilisation du transport en commun. Mais ce n'est pas courant en tout cas comme pouvoir.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que, M. le député de Jonquière, vous me permettez de continuer la lecture de l'article 68?

M. Dufour: Le 7° là?

Le Président (M. Gauvin): 7° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes...

M. Dufour: On va revenir.

Le Président (M. Gauvin):... du paragraphe g du deuxième alinéa, des mots "qui ne fait pas partie de son territoire" par les mots "dont le territoire n'est pas compris dans celui de la Société";

8° par le remplacement, dans la troisième ligne du troisième alinéa, des mots "Commission de transport" par le mot "Société".

M. Dufour: Je reviens à mon 6° là.

Le Président (M. Gauvin): Vous revenez à l'argumentation au niveau de 6°.

M. LeSage: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Hull.

M. LeSage: Moi, j'ai vu par expérience, par exemple, sur un boulevard, il y a un terre-plein, et puis les autobus passent leur temps à passer sur le coin du terre-plein puis ça magane la pelouse, c'est toujours à refaire. Je sais que le député de Jonquière va me revenir avec l'argument: Mais qu'ils s'entendent et qu'ils le feront et ils le feront. Mais, moi, je n'ai pas d'objection à le mettre dans la loi, pour dire que la Communauté peut le faire, ou la Société peut le faire avec l'accord de la municipalité; ils pour-

raient refaire la bordure de ciment, par exemple, et repousser le parterre un petit peu.

M. Dufour: Mais aux frais de qui? C'est les frais à qui? À qui on charge les frais?

M. Ryan: Ça va être à même son budget à elle. Si la Société...

M. Dufour: Bon, à la Société.

M. Ryan: Bien oui.

M. Dufour: Mais vous ne trouvez pas que si la Société pourrait être obligée de corriger une grande partie de rue, il y aurait des coûts importants, parce qu'aujourd'hui, on ne fait plus rien, une bordure de rue peut coûter peut-être 20 \$ à 25 \$ du pied actuellement. Bon. On est obligé de faire un terre-plein, je vais prendre son exemple, on est obligé de le rapetisser, donc elle met une bordure de rue. Bien, vous allez ramasser 50 000 \$ assez rapidement. Et ça va être à la charge de toutes les municipalités?

M. LeSage: Moi, M. le député de Jonquière, je ne vous parle pas de la bordure tout le long du boulevard, je vous parle d'une bordure à l'intersection d'une rue.

M. Dufour: C'est ça, mais je le donne à titre d'exemple. Ça pourrait être d'autre chose, je donne...

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

M. Ryan: C'est une clause facultative qui est là. Il peut arriver que ça soit un travail tout à fait mineur, qui va aller avec l'implantation qui est faite là, puis qu'ils disent: On va faire ça en même temps si vous n'avez pas d'objection. Ça règle le problème plutôt que de déplacer tout l'appareil de la municipalité pour venir le faire, il me semble que c'est mieux. C'est une possibilité qui est donnée là.

M. Dufour: La société de transport, c'est sûr qu'elle va être obligée de donner un contrat. Elle ne s'organisera pas un système de travaux publics. Si c'était mineur, la municipalité va le faire. Si c'est un travail majeur, elle va donner un contrat et... Moi, j'aimerais...

M. Ryan: Ça va être donné, mais j'imagine... Supposons qu'ils installent un débarcadère, M. le Président, bien là, ils vont prévoir qu'il faut retoucher le trottoir un petit peu ou élargir la rue, puis là, ils vont discuter avec la municipalité. Ils vont dire: Si vous êtes prêts à le faire, nous autres ça va nous aider bien gros. La municipalité dit: On ne veut pas toucher à ça. La Société en a absolument besoin, puis elle dit: Ça va faire partie de notre contrat, elle va le

donner en même temps, j'imagine, pour qu'elle puisse faire ça...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: Il y a peut-être un autre aspect à ça, puis le conseiller juridique pourrait peut-être élaborer. La municipalité, lorsqu'elle veut céder de son terrain public, doit toujours aller par soumissions. Alors, est-ce que cet article-là ne permettrait pas justement à une municipalité de permettre à la Communauté ou à la Société d'installer un abribus sur son terrain sans procéder par des demandes de soumissions, des appels d'offres?

M. Carrier: C'est une bonne question. J'avoue que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Carrier: Parce que là, on est dans une situation où la municipalité, quoi! céderait une partie de son territoire à l'organisme de transport en commun?

M. LeSage: Par exemple, pour installer un abribus, l'utilisation du terrain public est cédée à la Société. Avec cet article-là, je pense que ça vous couvre.
(22 heures)

M. Dufour: Est-ce que c'est juste un pouvoir qu'on donne à cette société de transport là ou si ça existe partout?

M. Carrier: Ça existe partout. C'est un pouvoir qui existe d'abord déjà dans la loi actuelle à la CTCRO. C'est un pouvoir que toutes les sociétés de transport ont, y compris les plus récentes, et c'est un pouvoir qui a déjà été exercé. Ne serait-ce que dans la région de Québec, je me souviens que la CTCUQ avait fait des travaux, ou fait faire évidemment par contrat, parce que vous avez tout à fait raison qu'ils n'ont pas un service de voirie au sein de l'organisme de transport, mais, à certains moments, on avait senti le besoin de mettre des bosses pour ralentir la circulation. On avait demandé la permission à la ville de Sillery, et c'est la Société de transport qui l'avait fait.

M. Dufour: Je ne trouvais pas que c'était la meilleure solution, faire des bosses. Des chameaux...

M. Carrier: Elles sont disparues aussi. Elle ne sont pas restées trop longtemps.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 68 est adopté?

M. Dufour: Bien, en fait, même si ça existe

partout, je pense que ce pouvoir-là qui est accordé à la municipalité, dont les frais sont défrayés à l'ensemble, il me semble, je suis convaincu... En tout cas, moi, c'est la première fois, comme législateur, qu'on touche à cet article-là. Je suis convaincu qu'il l'a à la CTS chez nous, à notre corporation de transport, je suis convaincu que, dans le mémoire de la mise en place de cette société-là, je l'avais contesté. Je suis pratiquement convaincu qu'on l'a contesté, et, moi, je vais le prendre sur division.

Le Président (M. Gauvin): Donc, adopté sur division.

M. Dufour: Moi, j'ai fait valoir mon point de vue et...

Le Président (M. Gauvin): On appelle l'article 69: Cette loi est modifiée...

M. Dufour: Là, il y a justement quelqu'un qui confirme que je l'avais contesté dans le temps. C'est pour dire que ce n'est pas les avocats qui décidaient chez nous... Je la contestais, et c'était le gouvernement précédent.

M. Ryan: Il y a une telle chose que l'obstination, des fois. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Mais la suite dans les idées et la cohérence, hein?

M. Ryan: Oui, oui. Je ne prétends pas que vous êtes le seul à risquer d'être touché. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Non, mais c'est surprenant qu'après une douzaine d'années, vous n'avez pas évolué ou...

M. Ryan: Ah oui! c'est bon, ça. Fidélité à ses péchés.

M. Dufour: ...je pense avoir raison. Ha, ha, ha! Mais je suis aussi jeune que j'étais. J'ai autant le goût de contester que dans le temps.

M. Ryan: Mais, M. le Président, si la raison l'aide tant, il finira par le prouver.

Le Président (M. Gauvin): On est prêt à passer à l'article 69?

M. Ryan: Oui, oui.

Une voix: M. le ministre.

M. Ryan: On va faire plaisir au député de Jonquière, M. le Président, on va proposer de retirer les articles 172.6 et 172.7, par souci de

consistance avec des décisions déjà prises ce soir, hein?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Ça demande un amendement, je vois tout de suite le secrétaire qui me regardait d'un oeil sévère, et notre conseiller juridique a tout prévu dans son excellent discours. Je n'ai qu'à déposer.

Le Président (M. Gauvin): Donc, vous avez un amendement à déposer, à l'article?

M. Ryan: Je vais en donner lecture, si vous me le permettez.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

Une voix: C'est un nouveau, ça?

M. Dufour: C'est un nouvel amendement.

M. Ryan: Oui, mais il est tellement simple.

L'article 69 du projet de loi 110 est amendé par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots "des suivants" par les mots "du suivant";

2° les articles 172. 6 et 172. 7 de la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, proposés par l'article 69 du projet de loi 110, sont supprimés.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'amendement, tel que présenté par M. le ministre...

M. Dufour: Excepté qu'on pourrait peut-être avoir une copie de l'amendement?

M. Ryan: Avec grand plaisir.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que, sous réserve, l'amendement tel que présenté est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté, sous réserve d'avoir la copie.

M. Dufour: Est-ce que 172. 5, il faut l'adopter?

Le Président (M. Gauvin): Oui, j'y reviens. Pour revenir à l'article 69: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 172. 4, du suivant: "172. 5 Malgré les articles 83 et 171, le président du conseil d'administration ou, en son absence, le directeur général peut, dans un cas de force majeure de nature à mettre en danger la vie ou la santé de la population ou à détériorer sérieusement les équipements de la Société, décréter

toute dépense et accorder sans demande de soumissions tout contrat qu'il juge nécessaire pour remédier à la situation.

"Dans un tel cas, il doit faire un rapport motivé au conseil d'administration à la première assemblée qui suit."

M. Dufour: M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour:... vous devez un peu voir sur quoi je veux aller dans ma discussion concernant cet article. La ville de Montréal a eu ces pouvoirs-là qui accordent à tout directeur de service, dans les cas d'urgence, de prendre des décisions sans l'autorisation du conseil. Je m'étais opposé, dans le temps, pour bien des raisons. D'abord, ça fait atteinte à l'autonomie des élus, donc des gens qui ont la responsabilité et ça permet... À mon sens, ça va à l'encontre de ce que les élus ont toujours préconisé, c'est-à-dire la plus grande autonomie possible et la plus grande marge de manoeuvre. Dans un cas d'urgence, dans une municipalité, en tout cas, et c'étaient les mêmes arguments, que ce soit Montréal ou autres, ça va être les mêmes choses, c'est... Je comprends mal qu'on donne ces pouvoirs à un directeur général quand le conseil municipal ou de ses membres peuvent être rejoints à n'importe quel temps. Et je ne vois pas, surtout dans une municipalité comme la région de l'Outaouais... Je comprends que c'est vaste, mais de là à dire qu'il ne peut pas... Même à Québec, ici, quand un ministre part, il y en a un qui le remplace, et je pense que quand le président n'est pas là, ça peut en être un autre. Je ne vois pas pourquoi on enlève le pouvoir aux élus pour le donner à un directeur général, même s'il est obligé de justifier ses actes après. J'avais dit à ce moment-là, et je vous invite à lire les résultats des discussions du mois de juin 1987, j'avais prédit que, dans les cas d'urgence, la place d'un maire était où il y a une situation d'urgence. On en avait discuté pendant au moins une heure et demie et le ministre avait accordé le pouvoir qui était demandé par les municipalités et qui, à mes yeux, était excessif et qui allait à l'encontre de tous les voeux des municipalités quand on les écoute parler, qui sont jaloux de leur autonomie. 15 jours après, ou 3 semaines après, je parlais avec le député St-Roch du comté de Drummond et il a dit, c'était le 13 juillet si je me souviens bien, il y a eu un orage qui avait pas de bon sens, le 14 juillet, et, à ce moment-là, le député St-Roch, la première chose qu'il a pensée - il a pensé à moi, il me l'a dit après - que j'avais comme tout déterminé d'avance ce qui était pour arriver. Et c'est arrivé exactement comme ça. Et moi, je ne vois pas, je vous le dis et j'insiste là-dessus, j'avais montré mon désaccord et ce n'est pas souvent

que j'essaie d'être désagréable, mais cette fois-là, je n'étais pas heureux de ça, et on l'a accordé. Je dis, et je persiste à dire, que c'est un tort quand on l'a accordé et que si on l'accorde à soir, c'est encore un tort. Je ne vois pas - et c'est le seul argument final que je donnerai là-dessus parce qu'on ne fera pas de débat de deux jours - je dis que je ne vois pas pourquoi le directeur général aurait ce pouvoir-là quand les élus sont à la portée de la main. On a le téléphone, les moyens de communication. On a tout ce qu'il faut pour remplir ça.

M. Ryan: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

M. Ryan: ...je conviens volontiers que le point de vue exprimé par le député de Jonquière est raisonnable et conforme à notre philosophie de gouvernement, et, en raison de ça, je serais disposé à accueillir et même à proposer un amendement qui limiterait ce pouvoir-là au président du conseil.

M. Dufour: J'apprécie l'ouverture d'esprit du ministre des Affaires municipales qui comprend, effectivement, c'est quoi un peu cette mécanique-là. Et je suis sûr que ça ne causera pas de problèmes, parce que tout est prétexte à l'urgence si l'on veut.

M. Ryan: Moi, je vis encore les séquelles de la crise amérindienne.

M. Dufour: Voilà.

M. Ryan: Et je vous assure qu'il était important que le ministre conserve une vigilance sur un très grand nombre de décisions engageant des fonds publics considérables, qui peuvent être prises par voie de délégation sans aucune espèce, des fois, de contrôle politique. Je pense que c'est très important qu'un cas comme celui-ci qui reste généralement hypothétique... Ce sont des cas qui ne se présenteront probablement pas, mais au cas où ça se présenterait, c'est mieux de faire valoir là, c'est mieux d'être assuré que la décision sera prise par un élu.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, M. le député de Jonquière, si vous le permettez, nous allons suspendre l'article 69 pour préparer l'amendement que vous proposez à 172.5. Vous y reviendrez.

M. Dufour: Parce que dans le fond - et je vais essayer de renforcer mon argumentation, même si elle est comprise par les membres de la commission - c'est que, même si dans les cas de force majeure, à ce moment-là le directeur pourra prendre sur lui, je pense que le bon sens

est toujours là. Quelqu'un qui dit qu'il y a une tuile qui est en frais de tomber, je ne pense pas qu'il ait le temps de... Il prendra sa décision à ce moment-là. Et moi, j'aime mieux le laisser comme ça dans la loi, quitte à le protéger après.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: M. le Président, merci. Moi, je comprends les arguments du député de Jonquière. D'ailleurs, la ville de Hull a également ce pouvoir délégué à son directeur général. Je pense que c'est une question de hiérarchie. Le directeur des travaux publics qui décèle, par exemple, une fuite d'aqueduc majeure et qui nécessite des dépenses qui sont hors de l'ordinaire, n'a pas d'ordre à prendre du maire. Il relève directement du directeur général. Et si le maire n'est pas là et même s'il était là, et que ça nécessiterait une décision quelconque...

M. Dufour: Voulez-vous, je vais vous répondre là-dessus.

M. LeSage: ...il ne convoquera pas son conseil en dedans de 24 heures, une fin de semaine.

M. Dufour: Je vous l'avoue, si le directeur n'est pas capable de prendre une décision de lui-même, prendre ses responsabilités, sacrez-le dehors, parce qu'il n'aura pas fait sa job. Moi, je vous dis carrément: Il n'y a pas personne qui va empêcher une décision que vous soulevez. Parce que, pour moi là, ça va de soi. Dans un cas d'urgence, de force majeure, il pourrait prendre n'importe quel prétexte, puis venir se rapporter après. Dans un cas comme ça, il n'y a pas une personne, et vous aurez beau essayer de le mettre à pied, faire n'importe quoi, jamais vous ne réussirez. Jamais vous n'aurez raison de punir un employé qui aurait pris ses responsabilités. C'est ça qu'on cherche.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

M. Ryan: L'amendement que nous nous proposons d'accepter serait conforme à nos dispositions qu'il y a dans la loi de la Communauté régionale actuelle, l'article 83.1 qui donne ce pouvoir seulement au président du conseil, non pas au directeur général. On avait prévu... Dans le cas de la Société de transport, est-ce que vous aviez transposé une clause qui existe déjà dans d'autres organismes de transport en commun? Il est temps que ça finisse.

M. Carrier: À la STRSM.

M. Ryan: Très bien. Alors, ça va ça?

Le Président (M. Gauvin): Bon...

M. Ryan: Je pense que nous sommes d'accord facilement, hein?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Très bien.

Le Président (M. Gauvin): Nous avons convenu de suspendre l'article 69 pour attendre le dépôt de l'amendement...

M. Dufour: Ah! O. K. On le garde. Ça va.

Le Président (M. Gauvin):... et on procède à l'article 70. L'article...

M. Ryan:... expérience au maximum.

M. Dufour: Merci. Alors, moi, je ne demande pas mieux si je peux aider. Puis je l'ai toujours dit, mon attitude dans les projets de loi, c'est d'essayer de bonifier, d'améliorer.

Le Président (M. Gauvin): L'article...

M. Ryan: On profite au maximum.

M. Dufour: Oui, M. le ministre.

Le Président (M. Gauvin): L'article 70: L'article 173 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots "Commission de transport peut, avec l'autorisation de la Communauté", par les mots "Société peut, avec l'autorisation".

M. Dufour: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Bon, l'article 70 est adopté. J'appelle l'article 71. L'article...

M. Dufour: Adopté, M. le Président. Quand c'est correct, c'est correct.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 72.

M. Ryan: Là, si vous voulez aller trop vite. Vous dépassez ma capacité de lecture.

M. Dufour: Mais j'ai pensé que vous l'aviez bien assimilé.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 72: L'article 180 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne, des mots "Commission de transport" par le mot "Société";

2° par la suppression de la deuxième phrase;

3° par l'addition de l'alinéa suivant:

"Le secrétaire doit transmettre aux municipalités intéressées un avis de la décision visée au premier alinéa et faire publier cet avis dans un journal diffusé sur le territoire de la Société. " M. le député de Jonquière, êtes-vous en accord avec cette proposition?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 72 est adopté. L'article 73: L'article 181 de cette loi est remplacé par le suivant:

"181. La décision prise en vertu de l'article 180 prend effet le quinzisième jour qui suit celui de la publication de l'avis visé à cet article.

Toutefois, le conseil d'administration peut prévoir que la décision prend effet à une date ultérieure ou, s'il est d'avis que des circonstances exceptionnelles le justifient, le dixième jour qui suit celui de la publication de l'avis visé à l'article 180.

"Cet avis doit mentionner le jour où prend effet la décision. " M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il y a juste une question des temps de la publication de l'avis. Ça peut être 10 jours, ça peut être 15 jours. C'est quoi qui... Est-ce que c'est arbitraire? Est-ce que ça ne devrait pas toujours être 10 jours ou toujours être 15 jours? C'est quoi qui amène ce changement-là?

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

M. Ryan: On s'est inspiré de très près des autres organismes de transport en commun pour ceci.

M. Dufour: C'est juste pour?

M. Ryan: On s'est inspiré de très près des autres modèles existants.

M. Dufour: Oui. Ça me frappe là. Comme je vous dis, par exemple, normalement, ce n'est pas nous autres qui faisons ça.

Le Président (M. Gauvin): Donc, 73 est adopté?

M. Dufour: Oui, c'est adopté. Je voudrais juste, peut-être, demander votre attention. Avec M. le ministre, je vais paraître au Point dans quelques instants. Je ne sais pas si les membres de la commission seraient intéressés ou anxieux de le voir et de l'écouter, de l'entendre.

Le Président (M. Gauvin): À moins que...

M. Dufour: Hein? J'entends qu'il y a des gens qui aimeraient ça vous entendre.

M. Ryan: Je n'ai pas d'objection, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): C'est 5 ou 10 minutes?

M. Ryan: 5 minutes.

Le Président (M. Gauvin): 5 minutes.

M. Ryan: Ah! Ils ne donnent jamais beaucoup de temps au gouvernement.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Donc, avec l'accord des membres de cette commission, nous allons suspendre 15 minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 17)

(Reprise à 22 h 25)

Le Président (M. Gauvin): La commission reprend ses travaux. Nous étions à l'article 74. Est-ce que j'aurais lu l'article 74? Non? L'article 182 de cette loi est modifié, premièrement, par le remplacement, dans... Oui, excusez-moi.

M. Ryan: Juste une question, je voudrais vous demander une orientation.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

M. Ryan: Il y avait des articles sur lesquels nous nous étions entendus tantôt, moyennant certains amendements. Je ne sais pas s'il y aurait avantage à ce qu'on en dispose tout de suite, pendant que nous avons la mémoire fraîche là-dessus. Ce serait peut-être plus pratique qu'on en dispose maintenant. Ça réglerait le problème.

Le Président (M. Gauvin): Avec l'accord de la commission, on pourrait en disposer immédiatement, pour ceux pour qui les amendements sont disponibles.

M. Ryan: Nous avons les amendements que nous pouvons mettre à votre portée.

Le Président (M. Gauvin): Donc, on revient à l'article 64.

M. Ryan: J'ai une copie ici, moi, je n'ai pas de problème. Y a-t-il une copie pour là-bas? Est-ce qu'il y en a une copie pour là-bas?

Le Président (M. Gauvin): Je reprends l'amendement à l'article 64, qui est: L'article 169. 8 de la Loi sur la Communauté régionale de

l'Outaouais, proposé par l'article 64 du projet de loi 110 est amendé par l'insertion, dans la deuxième ligne et après le mot "utile" des mots "pour les besoins de celle-ci".

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement est adopté. L'article 169. 8 amendé est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 64 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 64 dans son ensemble est adopté. Un autre amendement à l'article 69. L'article 172. 5 de la communauté régionale de l'Outaouais, proposé par l'article 69 du projet de loi 110, est amendé par la suppression, dans la deuxième ligne du premier alinéa des mots "ou en son absence, le directeur général". Donc, on supprime les mots "ou en son absence, le directeur général". Est-ce que l'amendement présenté est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Est-ce que l'article 69, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Je reviens à l'article 74. L'article 182 de cette loi est modifié: 1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, des mots "Commission de transport"...

M. Dufour: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): L'article 74 est adopté. Je présente l'article 75. L'article 183 de cette loi est remplacé par le suivant:

"183. La décision prise en vertu de l'article 182 prend effet le trentième jour qui suit celui de la publication de l'avis visé à cet article.

Toutefois, le conseil d'administration peut prévoir que la décision prend effet à une date ultérieure ou, s'il est d'avis que des circonstances exceptionnelles le justifient, le dixième jour qui suit celui de la publication de l'avis visé à l'article 182."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 75 étant adopté, on passe à l'article 76. L'article 184 de cette loi est modifié:

1°...

M. Dufour: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Adopté, l'article 76. Passons à l'article 77. Est-ce que l'article 77 est adopté?

M. Dufour: Bon, la question des objets perdus. Est-ce qu'il y a une façon d'en disposer ou est-ce que c'est la même chose que pour les cités et villes? C'est des objets perdus dont on ne peut pas disposer n'importe comment.

M. Ryan: Il y a un autre article parmi les pouvoirs réglementaires de la Société.

M. Dufour: Qui existait déjà.

M. Ryan: Elle peut faire des règlements sur les objets perdus.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 77 est adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Parce que la vente ne peut avoir lieu qu'au moins 10 jours après la publication dans un quotidien, etc., à ce moment-là, vous me dites que c'est couvert par d'autres... ? Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 77 est adopté. Je passe à l'article 78. Les articles 187 à 189 de cette loi sont remplacés par les suivants:

"187. Au plus tard le 15 octobre de chaque année, aux fins de l'adoption du budget de la Société pour l'exercice financier suivant, le trésorier détermine dans un certificat les crédits qu'il estime nécessaires pour payer l'intérêt sur les titres émis ou à émettre de la Société, pour rembourser ou racheter ces titres, pour constituer leurs fonds d'amortissement, pour faire face à toute charge relative à la dette de la Société et pour effectuer tout paiement exigé par des conventions collectives ou des dispositions législatives ou réglementaires. Cependant, ne sont pas comptés les montants nécessaires, en principal, intérêts et accessoires, qui concernent des emprunts renouvelables dont l'échéance survient au cours de cet exercice."

M. Dufour: Quelle est la nécessité d'écrire cet article-là? Ce n'est pas une normalité, ça, sans qu'on l'écrive?

M. Ryan: M. le Président, voulez-vous autoriser M. Carrier à nous donner cette explication?

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier va ajouter à l'information.

M. Carrier: Merci, M. le Président. Cet article-là, d'abord, correspond à la loi actuelle, correspond à tout ce qui existe. Ce n'est pas la loi actuelle pour la Société de transport, parce

que, rappelons-nous, le budget de la CTCRO est adopté par le conseil de la CRO. Mais si vous regardez les articles correspondants dans la partie CRO, on a déjà cette règle-là du certificat de crédit du trésorier. Toutes les sociétés de transport, tous les organismes de communautés ont un article de ce genre-là. La nécessité de dire ça, c'est que ce sont des crédits qu'on appelle incompressibles. C'est pour faire face aux dépenses incompressibles. Veux, veux pas, il faut que ces crédits-là soient en vigueur dès le 1er janvier. Alors, il faut les faire placer dans un document officiel de fonctionnaire non politique, de telle sorte qu'ils entrent en vigueur, eux, le 1er janvier, peu importe ce qui arrive.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): L'article 187 est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 188. "Les crédits prévus dans le certificat doivent être inclus dans le budget de la Société.

"Ce budget doit également comporter un crédit distinct d'au plus 1, 5 % des dépenses comme réserve pour les frais imprévus d'administration et d'exploitation." Est-ce que l'article 188 est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 188. 1: "Le trésorier peut modifier le certificat jusqu'au 31 décembre qui précède l'exercice financier, si les crédits qui y sont mentionnés n'ont pas été adoptés."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté, l'article 188. 2: "Le conseil d'administration doit, au plus tard le 31 octobre..."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté, l'article 188. 3: "Le conseil d'administration n'est pas tenu d'adopter simultanément tous les crédits du budget. Il peut aussi adopter un crédit distinctement.

"Il peut, avant le 1er janvier, adopter provisoirement, pour une période de trois mois, un quart d'un crédit prévu au budget. Il peut, de la même façon, adopter un quart de crédit avant chacune des périodes commençant les 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.

"Il peut adopter ainsi, en une seule fois:

"1° trois quarts d'un crédit, s'il le fait avant le 1er avril;

"2° la moitié d'un crédit, s'il le fait avant

le 1er juillet." M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui, il y a juste la question que je veux vous poser concernant les crédits du budget. Comme ils n'ont pas le pouvoir de taxation, ils ont un pouvoir de se faire donner des montants correspondants par les municipalités concernées. C'est elles qui sont les bailleurs de fonds. Il y a aussi les montants d'argent qui viennent des différents intervenants, des agents, bon. Est-ce que ça peut causer des problèmes, ça, que le budget soit adopté au complet? Il faut qu'il soit adopté quelque part. Est-ce qu'on va chercher l'argent? Comment fait-on pour s'assurer qu'on a suffisamment d'argent pour l'année?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre? Me Carrier? Pour de l'information.

M. Carrier: Évidemment, ce sont des problèmes... Ils vont avoir le même genre de problèmes qu'aurait une municipalité qui n'a pas réussi à adopter son budget avant le délai et pour laquelle c'est la règle des... Dans leur cas, je pense que c'est le budget par tranches de un douzième. Alors, ils ont le problème, à ce moment-là, de ne pas pouvoir compter sur une répartition des dépenses qui soit définitive. Alors, ils sont obligés, à ce moment-là, de travailler sur la base de répartitions provisoires basées sur des projets comme on le verra plus loin.

M. Dufour: Autrement dit, ils peuvent collecter leur budget des municipalités parce qu'il va se renouveler automatiquement. C'est pour ne pas mettre en danger, par exemple, les budgets municipaux. Ces budgets municipaux sont adoptés avant le premier, avant la fin de l'année. Les taxes sont imposées. Il ne peut pas y avoir de déficit. Donc, ça veut dire que si le budget n'est pas adopté selon les normes, il y a une règle qui s'applique pour que le budget soit au moins celui du précédent.

M. Carrier: Oui, eh bien, vous voyez, c'est justement, il y a beaucoup de crédits incompressibles qui entrent en vigueur dès le 1er janvier...

M. Dufour: Plus les crédits qui pourraient...

M. Carrier: ...plus cette possibilité-là, d'adopter des crédits provisoires par tranches trimestrielles, de telle sorte qu'on soit capable de dire: Bon, bien, à première vue, ça va être ça. Et on verra plus loin... Enfin, on ne le verra pas dans le projet de loi parce que l'article n'est pas modifié, mais il y a déjà, dans la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais, dans la partie transport et même dans la partie de la Communauté elle-même, des dispositions qui disent ce qui arrive si le budget est adopté après le premier janvier, alors que, déjà, les budgets

locaux ont été faits et que les comptes de taxes ont été envoyés. Alors, il y a toutes sortes de règles pour dire: Bon, bien, dans certains cas, on va donner un crédit au contribuable, on ne lui enverra pas de compte de taxes supplémentaire, on tiendra compte de ça sur le compte de taxes de l'an prochain, etc. De telle sorte que, d'un exercice à l'autre, finalement, les choses finissent par arriver **kif-kif**.

M. Dufour: Et l'année financière, est-ce qu'elle correspond à celle de la municipalité?

M. Carrier: Oui.

M. Dufour: Même chose?

M. Carrier: Oui.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): 188.3 étant adopté, je présente l'article 188.4. "Si, le 1er janvier, le budget de la Société..."

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

"188.5. Le conseil d'administration peut, au cours d'un exercice financier, adopter un budget supplémentaire selon les mêmes modalités que le budget annuel, compte tenu des adaptations nécessaires.

"Toutefois, l'assemblée tenue pour l'adoption du budget supplémentaire peut prendre fin sans qu'il ait été adopté. Si le budget supplémentaire n'a pas été adopté à l'expiration d'un délai de 15 jours après le début de l'assemblée, les crédits mentionnés dans le certificat du trésorier et inclus dans ce budget, le cas échéant, sont réputés adoptés et entrent alors en vigueur." Est-ce que l'article 185.8 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. "189. Le secrétaire doit, dans les 30 jours de son adoption, transmettre une copie certifiée conforme du budget ou du budget supplémentaire au ministre des Affaires municipales et au ministre des Transports." Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Est-ce que l'article 78 dans son ensemble est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Oui, M. le ministre?

M. Ryan: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): L'article 79. L'article 191 de cette loi est remplacé par le suivant:

"191. Tout virement à l'intérieur du budget requiert l'approbation du conseil d'administration."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 80. L'article 192 de cette loi est modifié: 1° par le remplacement, dans les premières...

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 80 étant adopté, nous passons à l'article 81. M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 82. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 193, des suivants:

"193.1. Le conseil d'administration doit, chaque année, adopter par règlement le programme des immobilisations de la Société..."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 193.2. M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Attendez un peu. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 193.3.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Est-ce que l'article 82 dans son ensemble est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 83. L'article 194 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

"194. La Société peut contracter des emprunts conformément aux articles..."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 84. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 194, du suivant:

"194.1..."

M. Dufour: On avait eu une discussion concernant le trésorier, c'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 184 est adopté...

M. Dufour: Ça va faire plaisir au député de Hull.

Le Président (M. Gauvin):... dans son ensemble, à la satisfaction du député de Hull.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 85. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 195, du suivant:

"195. 1 La société peut, dans les règlements visés aux paragraphes b, d et d.1 du deuxième alinéa de l'article 171, créer des infractions et prescrire..."

M. Dufour: Est-ce que ces amendes-là sont plus élevées que dans le Code municipal des cités et villes? C'est un pouvoir spécifique qu'on leur donne ou si c'est correspondant au Code général des cités et villes ou des municipalités?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre ou M. Carrier. Me Carrier, pour information.

M. Carrier: Dans le cas des amendes maximales pour infraction à un règlement municipal, à la fois dans la Loi sur les cités et villes et le Code municipal, c'est 500 \$, un maximum. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une infraction particulière qui est basée sur ce qui existe déjà à la STRSM et à la CUM. Vous constatez que le 500 \$ est là. Ce qu'on ajoute, c'est le cas de récidive. On peut, à ce moment-là, imposer l'amende minimale et une amende maximale. Il ne faut jamais que ça dépasse 1000 \$ comme amende maximale.

M. Dufour: Vous êtes conscient que c'est un pouvoir supplémentaire qui n'est pas régulier. OK, adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 85 est adopté. J'appelle l'article 86. L'article 196 de cette loi est modifié par l'article...

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 87.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 88. Il semble que c'est la même chose, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Adopté. Ça va être la même chose.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 89. L'article 199 de cette loi est remplacé par le suivant:

"199. La Société doit, au plus tard le 1er juillet de chaque année, transmettre au ministre des Affaires municipales et au ministre des Transports, ainsi qu'à chaque municipalité dont le territoire est desservi par son réseau de transport en commun, un rapport de ses activités..."

M. Dufour: Un rapport de ses activités, M. le Président, est-ce que ce sont toutes les activités ou si c'est le rapport financier, le bilan? Ça dépasse...

M. Ryan: Ce sont deux choses différentes. Le rapport financier, il en a été question tantôt, si mes souvenirs sont bons.

M. Dufour: Le rapport des activités, ce sont toutes les activités qui ont eu lieu.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: Le nombre de passagers, des statistiques, les activités, une campagne de sécurité, ces choses-là.

M. Ryan: Les nouveaux services ouverts, les services qui ont pu être terminés, tout ça, l'activité.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 89 est adopté?

M. Dufour: Parce que je m'interrogeais un peu à savoir si on peut exiger ça si on ne donne plus rien, ou si peu.

M. Ryan: On va contribuer pour les investissements.

M. Dufour: Ah! mais ça n'est pas suffisant. Ça va.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Dufour: Oui, oui, c'est adopté.

Société d'aménagement de l'Outaouais

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 90. "L'article 211 de cette loi est modifié par la suppression de la deuxième phrase." Est-ce que l'article 90 est adopté?

M. Dufour: Quand vous dites: Dont le président-directeur général forme quorum, ça veut dire que le président-directeur général compte comme un membre? Et comme la Société,

en principe, a cinq membres, le directeur général serait le sixième, ça fait six? Il y a plus de cinq municipalités... En tout cas, en fait, il y en a sept ou huit...

M. Ryan: Je pense que vous êtes encore dans la Société de transport. Nous sommes passés...

M. Dufour: Bon, la Société de transport, c'est cinq.

M. Ryan: Là, c'est la Société d'aménagement de l'Outaouais, ici.

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

M. Dufour: Attendez un peu. C'est quelque chose qui... On a dit, au départ, quelque part, que, quand on parlait de la Société... C'est qu'on dit ce que ça veut dire, la Société.

M. Carrier: On n'a pas donné de définition de la Société.
(22 h 45)

M. Dufour: Bon.

M. Carrier: Ils n'ont pas donné de définition de la Société. Il n'y en a pas. C'est ça. On l'a abrogée.

M. Dufour: Oui, mais c'est parce que, là, on est rendus dans la SAO.

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

M. Dufour: C'est adopté, oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 91. L'article 215 de cette loi est modifié par la suppression, dans les cinquième et sixième lignes, des mots", de la Communauté ou d'une municipalité autorisée à cet effet par la Communauté".

M. Dufour: C'est toujours la SAO, ça?

Le Président (M. Gauvin): L'article 91 est accepté? Adopté?

M. Dufour: C'est toujours la SAO, ça?

Une voix: Oui.

M. Dufour: Mais, comme c'est là, ils ne font plus grand actes. Je ne sais pas si on ne leur donne pas une protection trop grande. C'est une Société qui est pas mal amputée. Le ministre opine, en plus. Je suis sûr que le ministre...

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

M. Ryan: Vous avez raison.

M. Dufour: C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 92. Ou bien, c'est 92 qu'on vient d'adopter?

M. Dufour: C'est l'article 91.

Le Président (M. Gauvin): 91. J'appelle l'article 92. L'article 216 de cette loi est modifié par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes, des mots "de la Communauté ou d'une municipalité autorisée à cet effet..." C'est la même chose, finalement.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 93. L'article 223.1 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot "dans" par les mots "sur le territoire de";

2° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

"La taxe prévue à l'article 251 peut être imposée sur les immeubles imposables visés au premier alinéa plutôt que sur tous les immeubles imposables du territoire de la municipalité".

Est-ce que l'article 93, M. le député de Jonquière, est adopté?

M. Dufour: Quand on parle des immeubles prévus au premier alinéa, c'est pour des immeubles qui sont situés dans une municipalité, la taxe qu'on prévoit? C'est juste la municipalité qui peut le faire? Moi, j'aurais peut-être besoin d'un peu d'explications, là.

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier.

M. Carrier: Merci. Les immeubles dont on parle, les immeubles imposables visés au premier alinéa, ce sont les immeubles imposables qui, ou bien appartiennent à la Société d'aménagement de l'Outaouais, ou bien sont dans un parc de la Société d'aménagement de l'Outaouais. Le contexte de l'article, c'est lorsque la Communauté fournit des services à la place de la municipalité en question, pour un parc industriel, mettons, de la Société d'aménagement de l'Outaouais. Là, à ce moment-là, la Communauté peut dire à la municipalité: Écoute, j'ai fourni des services à ta place, là, à ces immeubles-là, alors paye moi une somme. À ce moment-là, la municipalité peut imposer une taxe uniquement sur la SAO ou sur les immeubles du parc de la SAO.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle

l'article 94. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 223.1, du suivant:

223. 2. Les articles 221 à 223. 1 ne s'appliquent pas à l'égard des immeubles visés à ces articles...

M. Dufour: C'est pour protéger la MRC, ça, d'après ce que je vois?

Le Président (M. Gauvin):... qui ne sont pas situés sur le territoire de la Communauté. " L'article 94 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 95. L'article 231 de cette loi est abrogé.

M. Dufour: Y a-t-il une raison? Les travailleurs.... O. K. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc l'article 95 est adopté. J'appelle l'article 96. L'article 223 de cette loi est modifié par le remplacement, à la troisième ligne, des mots "Commission de transport toute municipalité contiguë" par les mots "Société de transport le territoire contigu de toute municipalité locale". Est-ce que l'article 96 est adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 97. L'article 238 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa...

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté, excusez. L'article 98. L'article 239 de cette loi est remplacé par les suivants:

"239 La Communauté doit, avant le 1er mai de chaque année, transmettre au ministre et à chaque municipalité dont le territoire est compris dans le sien, un rapport sommaire de ses activités durant le dernier exercice financier écoulé."

Est-ce que je dois continuer la lecture, M. le député?

M. Dufour: Pas pour l'article 239. 239. 1.

Le Président (M. Gauvin): l'article 239. 1. "La Communauté, la Société de transport ou la Société d'aménagement doit communiquer au..."

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Pardon? Adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 239. 1 est adopté.

M. Dufour: Est-ce que le ministre des Transports... Envers le ministre des Transports, il a le droit d'avoir... On dit qu'il a la même obligation envers le ministre des Transports mais, en ce qui concerne la Société de transport... ?

M. Ryan: C'est ça...

M. Dufour: Mais, ce n'est pas...

M. Ryan: C'est ça que ça veut dire...

M. Dufour: Oui? C'est ça que ça veut dire?

M. Ryan: C'est ça qui est dit, ici.

M. Dufour: O. K. Parfait.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 239 étant adopté, l'article 239. 1 est adopté. Est-ce que l'article...

M. Dufour: L'article 99...

Le Président (M. Gauvin):... 98 dans son ensemble est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 99: L'article 246 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot "Le" par ce qui suit: "Outre le cas prévu à l'article 151, le";

2° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

"Outre le cas prévu à l'article 194. 1, les deux premiers alinéas du présent..."

M. Dufour: Ça va pour ça.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Dufour: Mais, il y a un amendement aussi, hein? O. K.

Le Président (M. Gauvin): Donc, nous avons un nouvel article, l'article 99. 1, qui se lit comme suit: Le projet de loi 110 est amendé par l'insertion, après l'article 99, du suivant:

99. 1. L'article 248 de cette loi est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

"La Société de transport est, pour l'application de l'article 23 de la Loi sur le ministère des Affaires internationales (L. R. Q., chapitre M-21. 1) et de l'article 3. 11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L. R. Q., chapitre M-30), assimilée à une communauté urbaine."

M. Dufour: Pourriez-vous nous donner des

explications là-dessus?

M. Ryan: Mais ça, là, d'après ce que je peux comprendre, c'est que si elle veut faire une entente, par exemple, avec une société de transport de l'autre côté de l'Ontario, elle va être assimilée à une communauté urbaine.

M. Dufour: Donc, ça serait particulier à cette société-là?

Le Président (M. Gauvin): M. Carrier.

M. Carrier: Non, non. Ce que l'on veut, simplement, c'est maintenir le statu quo. Actuellement, la CTCRO, en tant qu'organisme dont une communauté nomme la majorité des membres, est visée par les deux articles en question, des deux lois sur les relations hors Québec, qui empêchent ou qui assujettissent à certaines conditions les relations qu'il peut y avoir entre des organismes publics de type municipal ou scolaire du Québec, avec des organismes des gouvernements étrangers ou des gouvernements des autres provinces canadiennes.

Alors, ce que l'on fait ici, c'est parce que, maintenant, la Société de transport ne sera plus sous la gouverne d'une communauté; elle va être totalement indépendante maintenant puisqu'elle va être une émanation directe des municipalités. Là, si on ne faisait rien, le nouvel organisme de transport de l'Outaouais échapperait à ces deux dispositions-là, à ces deux lois-là. Alors, ce qu'on a fait, c'est de dire: Bon, bien, chaque fois que vous allez voir le mot "communauté" dans ces deux articles-là, bien, la Société de transport est assimilée à une communauté, ce qui fait que l'organisme de transport est régi de la même façon que l'ancienne CTCRO.

M. Dufour: Mais avant, ce n'était pas nécessaire, parce qu'elle était assimilée aux municipalités.

M. Carrier: C'est parce que les deux articles en question disent qu'une communauté ou tout autre organisme dont elle nomme la majorité des membres sont visés.

M. Dufour: C'est beau.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: À titre d'explication supplémentaire, M. le Président, c'est qu'il existait... Il y a eu des ententes signées entre la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais et la OTC, la Ottawa Transportation Commission et la Commission de la capitale nationale, pour permettre, entre autres, aux gens de Hull qui se déplaçaient à Ottawa et qui achetaient un billet d'autobus du côté québécois,

de pouvoir continuer avec le transfert en Ontario. Alors, la Communauté avait ce pouvoir-là. C'est pour ça que Me Carrier vous disait qu'il doit être transporté maintenant à la Société de transport pour continuer à permettre des signatures d'ententes telles quelles.

M. Dufour: Ah oui! C'est une précaution qu'il faut prendre.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Hull...

M. Dufour: C'est correct. Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article...

M. Ryan: Même en cas de souveraineté, ça serait souhaitable.

M. Dufour: Oui, oui, bon, on ne s'objecterait pas. J'imagine qu'ils comprendraient.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): L'article 99..

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Le nouvel article 99.1 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 100.

M. Dufour: C'est prévu ailleurs, j'imagine que c'est la même chose, hein? C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 100 étant adopté, j'appelle l'article 101: L'article 251 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement des six dernières lignes du premier alinéa par ce qui suit: "du montant net anticipé de dépenses à répartir de la Société de transport, une municipalité peut, outre son pouvoir d'utiliser un mode de tarification en vertu de l'article 244. 1 de la Loi sur la fiscalité municipale, imposer une taxe foncière spéciale basée sur la valeur des immeubles imposables situés sur son territoire."

2° par la suppression des deuxième et troisième alinéas. Est-ce que l'article 101 est adopté?

M. Dufour: L'article 101, c'est toujours des grosses... Dans toutes les lois, 101, il faut y faire attention; il y a des fois que c'est la loi, des fois c'est l'article. Là, à l'article 101, de la façon dont on vient ajouter des critères, ça me semble peu commun comme possibilité. Puis, est-ce que c'est en fonction de la politique que vous

avez déposée ce matin ou parce qu'on peut aller chercher de l'argent d'une autre façon? Ça veut dire que le montant net dépend de la Société de transport. Une municipalité peut, outre son pouvoir, l'utiliser en mode de tarification en vertu de l'article 244 de la loi et imposer une taxe foncière spéciale basée sur la valeur des immeubles imposables sur son territoire. La taxe spéciale sur la valeur des immeubles, est-ce que c'est un pouvoir supplémentaire qu'on donne ou s'il existait comme ça?

M. Ryan: C'est un pouvoir qui existe déjà dans la loi actuelle. Il faut bien qu'il existe une chose comme celle-là parce que la municipalité va faire son budget pour ses fins régulières, puis, si elle doit verser une quote-part à la Société de transport en plus, il faut bien qu'elle aille chercher cet argent-là quelque part. Puis, un des seuls moyens qu'elle a, ça va être une taxe foncière spéciale pour ça.

M. Dufour: Mais les municipalités, en principe, elles paient une quote-part mais elles n'imposent pas une taxe spéciale pour le transport, règle générale. Je sais qu'ici, à la Communauté urbaine de Québec... Je pense que, pour la Communauté urbaine, ils disent que ça coûte tant, puis ils peuvent détailler leurs comptes de taxes; mais ils ne disent pas une taxe spéciale. • En tout cas, chez-nous, ce n'est pas marqué une taxe spéciale pour telle affaire.

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

M. Ryan: Ça n'est pas...

M. Dufour: Chez-vous, c'est déjà... O. K. le député de Hull m'a dit qu'ils le marquent, eux autres, comme ça. C'est plus visible, remarquez bien, c'est plus visible. Ça peut empêcher les gens d'exiger des services quand ils disent: Bien, ça coûte assez cher.

M. Ryan: Ils vont être obligés de payer.

M. Dufour: Ça peut être un moyen de contrôle.

M. Ryan: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): C'est une commission qui peut bénéficier de services d'experts dont le ministre des Affaires municipales, l'ancien maire et l'ancien greffier de la municipalité de Hull.

M. Dufour: Oui, oui. C'est vrai pour le transport, puis ça peut être vrai pour autre chose aussi.

M. Ryan: Bien sûr. Notre meilleur conseiller.

Le Président (M. Gauvin): L'article 101 étant **adopté**. J'appelle l'article 102. L'article 251.2 de cette loi est modifié:

1° Par le remplacement, dans la première ligne...

M. Dufour: Ça va. C'est de la concordance, M. le Président. Ça va.

Le Président (M. Gauvin): L'article 102 est adopté. L'article 103 est-il adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 104, M. le député de Jonquière, est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 105. L'article 263 de cette loi est remplacé par le **suivant**... Est-ce que vous me dispensez de la lecture?

M. Dufour: Bien là, il y a pas mal de nouveauté **là-dedans**. À moins que M. le ministre m'informe qu'il n'y a pas de nouveauté... S'il y a de la nouveauté, bien, on va le prendre paragraphe par paragraphe.

M. Ryan: M. le Président, pourriez-vous demander à M. Carrier s'il veut donner les explications?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que M. Carrier pourrait résumer ou expliquer l'article 105, **dont 263**?

M. Carrier: C'est un article de remplacement. Alors, comme tout article de remplacement, ça commence par abroger ce qui existe déjà puis ça **édicte** quelque chose de nouveau. Je vais vous parler d'abord de ce que ça enlève comme disposition actuelle. Actuellement, les municipalités du territoire de la CRO, les 12 municipalités, n'ont pas le droit de créer des parcs industriels. Elles sont privées du droit de créer des parcs industriels, alors on abroge cette disposition-là. Ce qui veut dire que, dès l'entrée en vigueur du projet de loi, les 12 municipalités retrouvent, comme toutes les autres municipalités du Québec, le pouvoir de créer des parcs industriels, d'en avoir pour **elles-mêmes**.

Ce qu'on fait en plus, pour éviter des dédoublements - puis, ça, c'est la nouveauté qui est dans l'article 263 - c'est permettre à la Société d'aménagement de l'Outaouais qui, actuellement, a des **parcs** industriels, de faire une entente avec une municipalité de son territoire à elle pour faire en sorte qu'il y ait des ententes assujetties à l'approbation du gouvernement. L'entente peut porter, à la rigueur, sur un

seul immeuble. Si la SAO possède un immeuble - je ne sais pas moi, un aéroport ou quelque chose du genre - elle peut faire une entente avec la municipalité dans le territoire sur lequel l'immeuble se trouve pour qu'il y ait un transfert de propriété. Ça, c'est le premier alinéa.

Le deuxième alinéa traite d'un complexe ou d'un **parc** qui est sous la compétence de la SAO. La SAO peut avoir un ou deux immeubles dedans mais elle peut en avoir également vendu à des tiers, à des entreprises, etc. Alors, dans un cas comme ça, l'entente entre la municipalité et la SAO peut porter aussi, non seulement sur le transfert de propriété de l'immeuble qui appartient à la SAO mais sur un transfert de compétence sur le **parc**, sur le complexe. C'est-à-dire que, maintenant, ce n'est plus la SAO qui va réglementer ce parc-là, ou ce complexe, mais c'est la municipalité. Ça, c'est le deuxième alinéa.

(23 heures)

Le troisième alinéa, c'est de dire... On a vu des articles auparavant qui permettaient, soit à la Communauté, soit à une municipalité tierce, de donner des services aux immeubles ou aux parcs de la SAO. Alors là, dans des cas comme ça, on dit que cette municipalité tierce là ou la Communauté doivent intervenir dans l'entente pour dire quand elle va cesser ses activités dans le territoire de la municipalité qui acquiert la • compétence sur le **parc**. Ça, c'est le troisième alinéa.

Le quatrième alinéa, c'est carrément sur le cas des parcs industriels. Pour qu'il y ait une parfaite transition aux fins de la Loi sur les immeubles industriels municipaux, on va dire que tout ce que la SAO a fait en termes d'acquisition de terrains, de vente de terrains, de location de terrains, etc., tout ça est censé avoir été fait par la municipalité qui acquiert la compétence sur le **parc**; de telle sorte que c'est comme si c'était elle-même qui l'avait fait et qu'on applique la loi intégralement.

M. Dufour: En fait, ça, ça voudrait dire qu'avec cet article-là, on pourrait éliminer complètement la SAO du paysage?

M. Carrier: Pas complètement, parce qu'elle a quand même d'autres compétences. Mais à la rigueur, si elle était...

M. Dufour: Bien, elle n'a pas d'importance pour la promotion industrielle; si elle n'a pas d'argent, elle ne pourra pas le faire. L'aéroport, si les municipalités le prennent, elle ne peut plus le faire. Et les parcs, elles les a démantelés. Il reste quoi? C'est quoi, les autres activités, à part de... La promotion touristique, pour ça, elle n'a pas d'argent; la promotion industrielle, pour ça, elle n'a pas d'argent; les parcs industriels, si elle s'en débarrasse, qu'est-ce qui lui reste? Il lui reste un président?

M. Ryan: C'est l'histoire.

M. Dufour: Ah! L'histoire. Comme c'est l'argent qui a été administré par la SAO depuis le début, les sommes complètes sont toujours provenues des gouvernements. Est-ce que les municipalités ont augmenté le patrimoine de la SAO au cours des années? Ce que j'essaie de déterminer, là, c'est que la SAO peut se débarrasser ou changer, aliéner, vendre ses territoires à la municipalité ou les transformer purement et simplement. Donc, il n'y a pas de répartition égale; en supposant qu'il y ait des dons à tout le monde, ce ne serait pas réparti également. Donc, le patrimoine ne serait pas réparti également dans l'ensemble du territoire. Comment ça va s'organiser, tout ça?

Une municipalité comme Gatineau, par exemple, qui a un grand territoire - je prends ça comme exemple mais ça peut en être une autre - pourrait avoir beaucoup plus de terrain dans son territoire, par exemple, que la ville de Hull qui est plus limitée dans son développement à cause de la... Ça n'est peut-être pas vrai, ce que je dis là; vous m'arrêterez si ça peut être vrai. Bon, pas si pire! Pour Aylmer, c'est la même chose. Si la Société décide de remettre ses actifs à la municipalité, par entente ou autrement, ça veut dire que la municipalité va être enrichie d'autant ou appauvrie d'autant, dépendant de... Et comment, si elle n'a pas à répartir ce patrimoine-là pour l'ensemble... Parce que le gouvernement du Québec, quand il donnait de l'argent, j'imagine qu'il devait le faire en fonction de l'ensemble du territoire. Donc, sa première idée, c'était que tout le monde avait sa quote-part là-dedans.

M. Ryan: M. le ministre?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Ici, là, si l'article a été rédigé de cette manière...

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: C'est parce qu'il y a accord entre les municipalités concernées sur le principe qu'un actif de la SAO, qui est situé sur le territoire d'une municipalité, lui sera transféré à des conditions devant être déterminées avec l'approbation préalable du gouvernement. Et ça, c'est accepté par tout le monde. Je pense bien qu'on a toutes les conditions d'arbitrage qui peuvent être souhaitables en l'occurrence.

M. Dufour: Vous savez que c'est comme dans un mariage. On est mieux de savoir les conditions avant qu'après.

M. Ryan: Oui, c'est entendu.

M. Dufour: Ça, c'est évident que c'est probablement ce que vous avez prévu, mais, comme je n'ai pas rédigé l'article et que je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter, vous admettez avec moi que mon information est à l'effet que j'aime mieux un mariage heureux qu'un "mariage divorcé" au bout de trois jours.

M. Ryan: Et comme vous savez, dans ce cas-ci, comme le gouvernement fournit tous les fonds, c'est à la Société d'aménagement de l'Outaouais. Mais il peut dire: Cette affaire-là, franchement...

M. Dufour: Ma préoccupation, c'est que tout le monde profite du patrimoine collectif.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière?

M. Dufour: C'est adopté, M. le Président.

M. Ryan: Oui, c'est ça. Je pensé que c'est garanti par l'esprit de la clause.

Le Président (M. Gauvin): L'article 105 est adopté. J'appelle l'article 106. Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 107. L'annexe A de cette loi est remplacé par les suivantes: "Annexe A. Ville d'Aylmer..." Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 108. Vous allez comprendre; vous avez sûrement pris connaissance de la série de 1°, 2°, 3° jusqu'à 20°.

M. Dufour: Bien là, j'aurais presque envie de demander des explications sur tous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: L'article 108, je pourrais "filibuster".

M. Ryan: Ça aurait été parfait, cette loi-là, pour un "filibuster".

Le Président (M. Gauvin): L'article 108 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Loi sur la fiscalité municipale

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 109.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Nous avons un amendement.

M. Dufour: Vois-tu, j'étais prêt à l'adopter sans amendement. Voyons quel est l'amendement.

Le Président (M. Gauvin): Bon, l'amendement à l'article 109 proposé se lit comme suit: L'article 109 du projet de loi 110 est amendé par l'insertion, dans la deuxième ligne et après le mot "lois" du mot "de".

M. Dufour: La deuxième ligne, des lois de... Ça va.

Le Président (M. Gauvin): Des lois de 1988. Excusez-moi.

M. Dufour: Oui, ça va.

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

M. Dufour: Il est adopté, oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 109 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. On appelle l'article 110. Il y a un amendement, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est celui là, j'imagine.

Le Président (M. Gauvin): C'est ça, c'est celui de deux pages qui est le bon.

M. Dufour: Attendez un peu, c'est celui-là que vous avez donné aujourd'hui, donc ça veut dire...

Le Président (M. Gauvin): O. K. On présente l'amendement à l'article 110, qui se lit comme suit: L'article 4. 1 de la Loi sur la fiscalité municipale proposé par l'article 110 du projet de loi 110 est amendé;

1° par l'insertion, dans la deuxième ligne du premier alinéa et après le mot "peut", des mots ", avec l'approbation du ministère".

2°...

M. Ryan: L'approbation, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Je vous remercie, M. le ministre, de me le rappeler; je reviens avec l'approbation. Je corrige: "... l'approbation du ministre". Ça peut avoir une certaine importance.

M. Ryan: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): 2° par l'addition,

à la fin du deuxième alinéa, de ce qui suit:

"Le ministre doit informer la corporation et la Communauté, par écrit, de sa décision;

3° par le remplacement du troisième alinéa...

M. Dufour: Attendez un peu. On va peut-être y aller un peu plus tranquillement parce que, là, je pense qu'on a eu...

Le Président (M. Gauvin): Volontiers.

M. Dufour:... des petites activités aujourd'hui et ça, ça dépend du ministre; alors, il ne peut pas nous en vouloir.

Le Président (M. Gauvin): Non, volontiers, M. le député.

M. Dufour: Son activité a fait qu'il a perturbé nos activités à nous.

Le Président (M. Gauvin): Je peux continuer à lire?

M. Dufour: Oui, mais on pourrait prendre paragraphe par paragraphe?

M. Ryan: Oui, je pense que ce serait peut-être mieux paragraphe par paragraphe.

M. Dufour: Et ça va nous aider; et quand on aura fini, bien...

M. Ryan: D'accord avec le député.

Le Président (M. Gauvin): Vous avez raison. J'ai déjà fait la lecture du premier paragraphe. Avez-vous des commentaires?

M. Dufour: Oui, O. K. pour le premier alinéa. Non, je n'ai pas de commentaires, ça va.

Le Président (M. Gauvin): Donc, adopté, le premier. Si vous voulez tout simplement que... Le deuxième, qui a déjà été lu.

M. Dufour: "Qu'elle peut se soustraire, avec l'approbation du ministre..." Bon, O. K., ça, c'est un changement. Bon, c'est la question de l'évaluation; c'est surtout ça qui était visé.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: J'avais dit au départ que, moi, je pense que de moins en moins on devrait accepter... Mais c'est une espèce de police d'assurance. Pour moi, ce n'est pas une police d'assurance à toute épreuve et ça peut obliger le ministre à se prononcer, souvent régulièrement, et des fois, ça peut l'embarrasser; parce qu'il y a un axiome qui dit: "Protégez-nous de nos amis, nos ennemis, on s'en charge." Souvent, on dit ça.

Alors, il pourrait arriver... Et je ne parle pas du ministre actuel, bien sûr, qui est en cause, mais comme les ministres des Affaires municipales ont changé régulièrement dans les cinq dernières années, je ne suis pas non plus assuré que le ministre des Affaires municipales actuel va demeurer pendant des années et des années comme ministre des Affaires municipales. Il pourrait arriver qu'un ministre des Affaires municipales puisse succomber à la tentation de soustraire une municipalité de la compétence de la Communauté. Ce qui fait que ce qui était régionalisé et tous les équipements qu'on a mis en commun, tout ce qu'on a pensé ensemble et surtout ce qui a pour effet de faire une distribution de la richesse collective, pourrait subir un

démantèlement graduel des actions. Parce que c'est important de savoir si tout le monde paie l'équité dans des coûts qu'on a à payer. Et, en gardant cet article-là, le ministre s'expose à avoir les mêmes demandes d'autres communautés.

Si on nous donne la preuve, bien sûr hors de tout doute, qu'il y a eu des problèmes majeurs dans la question du rôle d'évaluation... Parce que, tout à l'heure, on a accepté que les comptes de taxes, tout ça, ce soit une responsabilité locale. Mais le fondement, c'était l'évaluation comme telle, et ça, ça me semble un acte important; chaque fois qu'on change, on cause des problèmes à l'ensemble de la Communauté. Je ne sais pas si c'est une bonne décision. Moi, j'en serais porté à croire que le ministre, il faudrait le protéger. Et je pense aussi, par expérience, que le moins souvent il a à se prononcer, le mieux c'est, parce que ça lui donne un recul et ça oblige, s'il y a vraiment un problème, s'il n'est pas obligé de prendre l'approbation...

Le Président (M. Gauvin): Monsieur...

M. Dufour:... à ce moment-là, il y a d'autres mécanismes qui lui permettraient de prendre des décisions d'une façon différente.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre?

M. Ryan: L'autre jour, quand nous avons entendu...

M. Dufour: Le maire Labine.

M. Ryan:... les représentants des municipalités concernées, en particulier le maire de Gatineau, nous avons pu mieux comprendre pourquoi cet élément fait partie de l'entente survenue entre les municipalités concernées en vue de la création de la Communauté urbaine de l'Outaouais. On nous a dit que des problèmes importants avaient caractérisé le fonctionnement de ce service à certaines époques et que des lenteurs étaient intervenues, qui entraînaient des coûts considérables en matière de développement économique, par exemple. Et moi, j'ai compris

que, sans vouloir se retirer de ce service, les municipalités voudraient pouvoir disposer d'une sorte de valve de sûreté au cas où il se produirait un enlèvement ou un entêtement dans la poursuite de certaines méthodes de travail.

Ce n'est pas le cas actuellement et je pense que M. Giles pourra compléter cette intervention en disant que, déjà, nous avons des éléments de décentralisation du service qui prémunissent très probablement contre ce genre de décision de retrait qu'autorisait le projet de loi. Il a été compris - et ça, ça fait partie du "deal", comme on dit - que d'avoir cet exutoire, ce serait un élément de garantie morale étant donné le climat de confiance plus ou moins imparfait que nous avons observé chez les principaux acteurs concernés. Ce serait un élément de garantie, une espèce de caution; et nous autres, nous ajoutons avec l'amendement une caution importante: c'est qu'il faudra donner une preuve au ministre que, vraiment, il y a matière à retrait; autrement, c'est le principe de base.

Je pense que le député de Jonquière se souvient de ce que j'ai dit ce soir-là au maire de Hull quand il a affirmé le principe contraire. Je lui ai dit qu'on ne pouvait pas mettre deux principes contraires dans une même loi, mais qu'on peut mettre un principe en l'assortissant d'une exception si les circonstances le justifient et si on a des garanties que l'exception ne deviendra pas la règle. Et je pense qu'avec l'amendement que nous proposons, c'est le but que nous voulons poursuivre.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre?

M. Ryan: Moi, je suis, et peut-être que M. Giles pourra compléter mon intervention...

M. Dufour: Oui, complétez, et, moi, je poserai ma question après.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Giles?

M. Giles: Finalement, on peut dire que c'est une des prémisses à l'entente que nous avons réussi à négocier. L'ensemble des municipalités de la Communauté urbaine future ont déjà demandé que cette disposition-là soit dans la loi pour des raisons qui sont peut-être historiques là, mais il faut dire aussi que, depuis, il y a eu des changements. Il y a une décentralisation partielle de ce service-là puisque les évaluateurs sont déjà situés dans les municipalités sur le territoire. Ils ont déjà pignon sur rue, un bureau à l'intérieur de l'édifice municipal des municipalités. Seulement, à la CRO, on fait la compilation de l'ensemble et on va, naturellement, informatiser l'évaluation; mais le service est déjà décentralisé.

M. Dufour: Oui, mais il y a une tête pareil?

M. Giles: Oui, oui, effectivement, et elle est centralisée.

M. Dufour: Administrée par un.

M. Giles: C'est ça. Mais je dois ajouter que certaines expériences dites malheureuses, entre guillemets, n'ont jamais été prouvées, à ma satisfaction en tout cas, puisque moi, j'ai déjà fait allusion à maintes reprises, dans des rapports que j'ai distribués, au fait que le service, quant à moi, était un service très bien, et aussi un service où on avait mis beaucoup de sous et de temps pour le monter, et puis que ça serait malheureux de le voir démantelé, finalement. Sauf que, maintenant, avec ce qui est arrivé, on a ajouté une balise qui les force à faire la preuve que le service ne fonctionne pas. Et, à ce que je sache, maintenant, il semble fonctionner beaucoup mieux.
(23 h 15)

M. Dufour: C'est que, la preuve, quelle qu'elle soit, est toujours vis-à-vis de quelqu'un qui peut la contredire; il y a toujours un jugement de la personne par rapport à ce qui est présenté. Donc, pour un, ça pourrait être un jugement de valeur, puis, pour un autre, ça pourrait être le contraire par rapport à ça.

M. Giles: Je pense que, sur la qualité de service, il faudrait faire la preuve que ça ne fonctionne pas.

M. Dufour: Mais moi, ce que je pense aussi, c'est que le système qui a été mis en place, c'était pour les 12 municipalités. Et j'ai bien compris le maire de Gatineau quand il a commencé à nous faire une grande démonstration pour nous dire qu'il a eu des problèmes. Mais là, il y a une Communauté urbaine. En plus, on va sûrement adopter la possibilité - non seulement la possibilité mais l'obligation - d'avoir un référendum puis même d'avoir une municipalité. Moi, je pense qu'on ne peut pas jouer sur tous les bords. Vous avez dit: On ne peut pas avoir deux principes. On dit: Il va bien falloir qu'on s'appuie sur quelque chose.

Moi, je suis obligé d'accepter que, si on fait un référendum... Je le prends pour acquis, là, puis si ce n'est pas ça, je vais voter contre ce bout-là. Je vais vous le dire bien carrément parce que si je ne le prends pas pour acquis, si je suis sûr d'avance que le référendum, c'est rien que pour rire, moi, je vais voter contre ça. Si ce n'est pas pour rire, c'est une possibilité. À ce moment-là, pourquoi dirais-je, d'une part, oui à un référendum qui pourrait faire une municipalité, puis, oui, on pourrait aussi démantibuler? Je ne peux pas avoir deux chapeaux. Moi, je dis que si on donne ce pouvoir-là... Si c'était une ville, elle ne pourrait pas se retirer, hein?

M. Giles: M. Dufour, je dois ajouter qu'il

n'y aura pas de retrait du service d'évaluation avant que le référendum se tienne, finalement.

M. Dufour: Je comprends.

M. Giles: Ce n'est pas possible.

M. Dufour: Mais, ce n'est pas marqué, par exemple, ça. Ce n'est pas possible.

M. Giles: Bien, c'est...

M. Dufour: Ils pourraient donner un avis, par exemple.

M. Giles: C'est déjà inscrit que le référendum aura lieu... En tout cas, on sait que c'est...

M. Dufour: O K.

M. Giles: ...le 18 avril maintenant. Et eux ne peuvent pas se retirer avant le 1er janvier 1993 et avec l'approbation du ministre.

Le Président (M. Gauvin): Ça, ça va pour deuxièmement?

M. Ryan: Je peux faire une chose de... Toujours dans le même esprit d'irénisme qui caractérise le gouvernement dans ses bons jours, peut-être qu'on pourrait mettre, à la place du "ministre", on pourrait mettre "le gouvernement".

M. Dufour: Ah!

M. Ryan: Ça serait plus fort.

M. Dufour: Plus fort. Puis là, c'est plus tentant; puis le ministre va être protégé. Il va dire oui.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: Il va être enchanté de ça.

M. Ryan: Ça, je n'ai pas d'objection, mais ce n'est pas parce que...

M. Dufour: Là, je pense que ça a du bon sens.

M. Ryan: Non, non. Excusez, M. Carrier.

M. Dufour: Parce que c'est différent; le gouvernement, c'est le Conseil des ministres.

Le Président (M. Gauvin): Donc, nous aurons à reprendre la lecture, étant donné que le mot "ministre" va être changé pour "gouvernement" à quelques endroits.

M. Ryan: Pour une meilleure garantie. Des fois, le ministre peut être porté à régler ça vite.

Surtout là, quand il y a des liens d'amitié avec les députés de la région...

Une voix: À part ça.

M. Dufour: J'ai dit: Il faut que je protège le ministre de ses amis. Les ennemis, il n'y a pas de problème.

Une voix: Il s'en méfie.

M. Ryan: Ils nous fournissent toutes les armes eux-mêmes.

Le Président (M. Gauvin): Donc, si vous me le permettez, je reprends la lecture du premier...

M. Dufour: Vu que c'est un amendement qu'on introduit, pourquoi ne le corrige-t-on pas immédiatement?

Le Président (M. Gauvin): C'est ce qu'on fait, là.

M. Dufour: Parce que, là, vous dites: "...avec l'approbation du ministre", "...avec l'approbation du gouvernement".

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que je m'appête à faire, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pour ne pas avoir à écrire.

Le Président (M. Gauvin): 1° par l'insertion, dans la deuxième ligne du premier alinéa et après le mot "peut", des mots "avec l'approbation du gouvernement". On vient de débattre le deuxième. Et c'est la même chose qui s'applique...

M. Dufour: Le gouvernement.

Le Président (M. Gauvin): C'est le gouvernement.

3° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

"Si la résolution est approuvée par le gouvernement, la Communauté cesse d'avoir compétence à l'égard de la corporation municipale à compter du 1er janvier suivant l'expiration de la période de 12 mois qui suit le jour de la réception par la Communauté de la copie de la résolution."

4° par le remplacement, dans la première ligne du quatrième alinéa, du mot "La" par les mots "Dans le cas prévu au troisième alinéa, la".

M. Dufour: Attendez un peu. Je le vois, là. Le remplacement au troisième alinéa, par...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que je peux continuer?

M. Dufour: Un instant!

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Dufour: Ça va. Cinquièmement?

Le Président (M. Gauvin): 5° par le remplacement, dans les quatrième et cinquième lignes du quatrième alinéa, des mots "au troisième" par les mots "à cet".

M. Dufour: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): 6° par le remplacement, dans la première ligne du cinquième alinéa, du mot "La" par les mots "Dans le cas prévu au troisième alinéa, la".

7° par la suppression de la deuxième phrase du cinquième alinéa;

8°...

M. Dufour: Un instant, s'il vous plaît! Vous allez un peu trop vite.

Le Président (M. Gauvin): Oui. O.K.

M. Dufour: On va prendre un peu de... Vous êtes rendu à neuvièmement?

Le Président (M. Gauvin): À huitièmement.

M. Dufour: Huitièmement, vous pouvez le lire.

Le Président (M. Gauvin): Par le remplacement, dans la première ligne du sixième alinéa, des mots "Les troisième, quatrième et cinquième alinéas ne s'appliquent" par les mots "Le troisième alinéa ne s'applique".

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Gauvin): 9° par le remplacement, dans les huitième, neuvième et dixième lignes du sixième alinéa, de "ou" le 1er janvier qui précède le dépôt du premier rôle entrant en vigueur après cette expiration, selon la première de ces dates" par...

M. Dufour: Tu remplaces ça par quoi?

Le Président (M. Gauvin): "La résolution d'abrogation ne requiert pas l'approbation du gouvernement; le greffier de la corporation municipale doit toutefois en transmettre une copie conforme au ministre".

M. Dufour: Je vais essayer de le relire.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on...

M. Dufour: Je le reprends, moi, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui, c'est correct.

M. Dufour: On va accepter que les amendements soient inclus.

Le Président (M. Gauvin): 10° par la suppression, dans la première ligne du paragraphe 3° du septième alinéa, des mots "ou à prévoir les règles permettant d'établir,";

11° par le remplacement, dans la cinquième ligne du paragraphe 3° du septième alinéa, des mots "des troisième, quatrième et cinquième alinéas" par les mots "du troisième alinéa". Est-ce que l'amendement...

M. Dufour: Oui, les amendements sont acceptés.

Le Président (M. Gauvin): Les amendements sont adoptés. Est-ce que l'article...

M. Dufour: Juste pour l'article comme tel, la question que je pose, c'est: Est-ce qu'on prévoit, s'il y avait du personnel de moins - pas dans cet article-là - à cause d'un retrait, qu'on est obligé de continuer à le payer, etc.? Est-ce que la municipalité est obligée de le payer?

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

M. Dufour: Est-ce que c'est dans cet article-là ou c'est ailleurs?

M. Ryan: On l'a ici. Au quatrième alinéa, il me semble qu'on l'a.

Une voix: C'est ça. C'est que s'ils ne réussissent pas à faire...

M. Dufour: Oui, c'est ça. Toutefois, elle doit payer... Le - un, deux, trois - quatrième alinéa.

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: "Toutefois, elle doit payer à la Communauté, le cas échéant, une somme couvrant les dépenses que celle-ci doit faire pour garder en fonction un employé dont les services, en raison de la décision de la corporation municipale, ne sont plus requis, pour mettre fin consensuellement à l'emploi de ce dernier ou pour conserver un équipement ou du matériel devenu, pour la même raison, inutile ou d'une capacité excédant les besoins." C'est un peu tout ça. On donne la permission mais on la "repogne" à l'autre bord. Mais, d'un autre côté, est-ce que ce n'est pas de nature à assurer des emplois permanents aux personnes qui sont là?

M. Ryan: Oui, mais regarder, il y a aussi la possibilité: "mettre fin consensuellement à l'emploi de ce dernier".

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: C'est marqué là.

M. Dufour: Mais, seulement, vous prenez, par exemple, dans toute... Parce que, des fois, on administre. Au point de vue administratif, vous savez qu'une compagnie qui n'a pas besoin du personnel, elle dit, à un moment donné: C'est correct. Je vais être payé 24 mois; je vais te donner un an. Mais il y a une fin...

M. Ryan: Mais là, c'est parce qu'il y a les conventions collectives dont il faut tenir compte et que je...

M. Dufour: Et les conventions collectives garantissent des jobs à vie?

Une voix: Non.

M. Dufour: Non?

M. Ryan: Il faut respecter les conditions...

M. Dufour: Si elles n'étaient pas requises, là; disons que la communauté, telle qu'elle existe actuellement, la corporation...

M. Ryan: Ici, ça prévoit les différentes possibilités. Il y a un mot qui me fatigue ici, c'est le mot "consensuellement". Qu'est-ce qu'il fait là?

M. Dufour: Sur consensus. Ils en viennent à une entente.

M. Ryan: Est-ce que c'est reconnu juridiquement que ce mot-là s'applique à la prime de séparation dans ce cas-ci?

Le Président (M. Gauvin): Me Carrier.

M. Carrier: Le problème, c'est qu'on a le mot "consensuellement". Et il est vrai qu'il est possible, en vertu du droit de gérance, qu'un fonctionnaire qui est au service de l'évaluation n'ait effectivement pas de protection. Et mettons qu'il n'y a pas de convention collective, que la convention collective ne le protège pas ou que la Loi sur les normes du travail permet tout à fait que la CUO le mette dehors pour défaut d'emploi ou à défaut d'avoir suffisamment de travail à lui donner, à ce moment-là, il n'y a rien dans cet article-là qui empêche la CUO de dire à cette personne-là de s'en aller.

Cependant, si on a besoin de son consentement pour qu'il s'en aille... Autrement dit, normalement, il aurait le droit de rester là, soit parce qu'il est protégé par des clauses de convention collective ou que le droit de gérance a été écarté lors d'une négociation de relations du travail ou quoi que ce soit, mais quand même, malgré son droit de rester là, il accepte parce qu'il est proche de l'âge de la retraite ou

quelque chose du genre, il accepte de partir "consensuellement", c'est-à-dire qu'il dit: O. K., j'accepte de partir, mais à la condition que vous me payiez, vous, la Communauté urbaine, une prime de séparation.

À ce moment-là, ce que ça dit, c'est que la ville devra rembourser à la Communauté la prime de séparation en question. Mais s'il n'y a pas de prime de séparation parce que la CUO avait le droit de le mettre dehors sans compensation, évidemment, la CUO n'aura plus à payer cette personne-là et la ville n'aura rien à rembourser à la CUO puisque la CUO ne paiera rien.

M. Ryan: C'est correct, la démonstration est satisfaisante pour moi.

M. Dufour: C'est évident qu'on discute - j'espère, en tout cas - d'une situation problématique ou hypothétique. Mais notre rôle, c'est d'essayer de voir, dans les faits, comment ça fonctionne. Et comme on donne un pouvoir, même s'il est très assorti de conditions assez importantes, c'est un pouvoir qui permet tout de même d'aller jusque-là. Et ça permettrait, à ce moment-là, à une municipalité qui répondrait à ces critères-là, de se retirer.

Je veux bien comprendre la bonne volonté du maire qui nous dit: Il n'y a pas de problème, on va les garder, les employés. Mais je m'excuse, s'il y a une municipalité qui se retire, il doit y avoir une raison quelque part. C'est peut-être parce qu'ils ne sont pas satisfaits du travail. S'ils ne sont pas satisfaits du travail, je serais surpris qu'ils veuillent avoir des employés; ou il y a quelque chose qui ne marche pas, là.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Jonquière, M. le ministre aimerait ajouter une...

M. Dufour:... à moins que ce ne soit clair...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que M. le ministre aimerait ajouter à l'information? (23 h 30)

M. Dufour: Et si on les garde, à ce moment-là, les municipalités se retireraient. La municipalité ne veut pas avoir de services de l'employé, elle est obligée de se réorganiser. La CRO, parce qu'il n'y a plus de travail, elle est obligée de garder l'employé. Elle dit à la municipalité: Structurez, mais, dans le fond, vous allez payer pareil. Donc, est-ce que c'est un droit qu'on donne ou bien si c'est juste... Normalement, on dit: Les législateurs ne parlent pas pour ne rien dire. Par écrit, on peut bien parler parfois pour ne rien dire, j'ai déjà vu ça. Mais ça, ce sont des députés. Des législateurs, ça ne parle pas pour ne rien dire.

Alors, quand je regarde cet article-là, moi, j'ai l'impression que, d'une part, on donne un droit qui est assorti d'embûches ou de critères qui peuvent permettre une action rapide, avec

pensée, etc., mais un coup que, pour une raison ou une autre, on est rendu à cette conclusion-là, le gouvernement a dit oui, et tout le monde est d'accord, la municipalité ne veut rien savoir de cet employé là. La CRO... La CUO qui aura ces employés-là, dont elle n'a pas besoin, elle va être "poignée" avec, elle. Non? Bien moi... Pourquoi on marque ça, si elle n'est pas "poignée" avec? Qu'on applique les règles de droit et les règles normales.

M. Carrier: Le droit du travail peut très bien permettre à la CUO de se débarrasser de cet employé-là. Ceci ne change rien aux règles du droit du travail. On dit: Si, à cause des règles du droit du travail, de la convention collective ou d'une autre protection quelconque qu'a l'employé, la CUO est obligée de le garder et qu'elle n'en a plus besoin, dans un cas comme ça, la ville va être obligée de fournir. Mais la ville va devoir faire son test. Si, malgré le fait qu'elle est obligée de payer cet argent-là à la CUO, elle trouve quand même que c'est avantageux de faire le retrait, elle le fera. Sinon, si elle dit: Ça me coûte bien trop cher de paiements à la CUO, finalement, j'aime autant ne pas me retirer, ça sera son jugement.

M. Dufour: Et l'équipement qui est trop gros?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre voulait intervenir dans le débat.

M. Ryan: D'abord, ceci ne s'applique que dans les cas où la ville qui décide de se retirer doit payer une compensation à la CRO. Si elle peut faire l'une ou l'autre des fonctions qui sont là, se départir d'un équipement ou d'un employé sans encourir de frais exceptionnels dû à la décision de la municipalité, là, il n'y a pas d'obligation particulière, ça ne s'applique pas. Par conséquent, c'est un nombre de cas limité.

Il y a juste une question qui me reste, moi. Ces cas-là, je suis prêt à les admettre tous; ceux qui sont ici. Mais si c'est pour mettre fin consensuellement à l'emploi de ce dernier, je n'ai pas d'objection à ça, si c'est pour mettre fin à l'emploi de ce dernier conformément aux conditions que définit sa convention collective. Par exemple, est-ce que c'est couvert, dans la formulation actuelle, ou si ça ne l'est pas?

M. Carrier: S'il y a une convention collective qui dit que l'employé doit consentir à être mis dehors, ce sera couvert, ce sera...

M. Dufour: Il n'y a pas de convention collective qui dit ça.

M. Ryan: Non, une convention collective, ça ne dit pas ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Carrier: C'est quoi, l'hypothèse qu'on regarde, là?

M. Ryan: Consensuellement. Pour mettre fin à l'emploi de ce dernier consensuellement, ou en conformité avec les dispositions de la convention collective qui le régit; avec une affaire comme ça, là, on aurait une chose complète. Maintenant, M. Giles prétend qu'il a une réponse à ça.

Le Président (M. Gauvin): M. Giles.

M. Giles: Bon, voilà. Écoutez, si, dans la convention collective, on dit...

M. Ryan:... de nos troubles.

M. Giles:... on dit qu'il y a une prime de séparation de six mois - équivalente à six mois de salaire - ça peut être une disposition de la convention collective, ça.

M. Dufour: Ça, ça va.

M. Giles: Ça, c'est déjà une somme qu'il faut acquitter parce que cet employé-là n'est pas nécessaire, finalement, dans la transaction. Mais on avait bien entendu - et je pense que M. Carrier peut vérifier ça, finalement - on avait dit, dans la négociation, que la ville qui veut se retirer du service d'évaluation doit le faire après une étude d'impact qui sera faite. On a changé ça, maintenant. L'étude d'impact, c'était pour voir quels coûts pourraient être impliqués, justement, dans le retrait de cette municipalité-là. Il ne faut pas oublier qu'il y a des équipements également, et qu'il y a du personnel. Alors, l'étude d'impact a été traduite par ce texte que vous voyez là. D'après moi, en tout cas.

M. Ryan: L'intérêt de vos explications, ça ne répond pas à la question que j'ai posée. Est-ce qu'actuellement, si la communauté licencie deux employés ou les congédie parce qu'il n'y a plus de travail, à cause de la décision prise, elle doit leur payer, disons, une indemnité de quatre mois, pour licenciement, conformément aux dispositions de la convention collective? Là, la ville qui se retire ne sera pas obligée de payer d'après le libellé qu'on a ici, d'après moi. C'est à elle que ça devrait revenir, ça; c'est ça qui est le point. Il faudrait ajouter, à mon point de vue, quelque chose qui couvrirait cette éventualité-là, qui est probablement plus susceptible de se produire que celle du licenciement consensuel. Consensuel, ça va pour un cadre, ça; un employé syndiqué, ce n'est jamais consensuel, lui et l'employeur. Ça fait que, s'il y a un moyen de faire quelque chose là, on peut travailler d'ici à la prochaine séance. Parce qu'on s'en va vers une

prochaine séance.

Une voix: Bien sûrement.

M. Dufour: Oui, bien sûrement. Et avec la meilleure volonté du monde, je ne pense pas qu'on pourra...

Le Président (M. Gauvin): Avec le consentement des membres de la commission, on pourrait suspendre l'article 110 amendé pour y revenir après qu'on l'aura corrigé ou apporté un amendement d'ici là. Donc, on suspend l'article 110 et j'appelle l'article 111. L'article 236 de cette loi, modifié par l'article 9 du chapitre 17 des lois de 1989, est de nouveau modifié par...

M. Dufour: L'article 111 est adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 111 est adopté.

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 112?

M. Dufour: L'article 112, c'est adopté.

Modifications de concordance à diverses lois

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 113?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 114?

M. Dufour: C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 115? Adopté?

M. Dufour: Attends un peu, l'article 114... Adopté, oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 115 est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. À l'article 116, il y a un amendement. Donc, à l'article 116, l'amendement proposé se lit comme suit: L'article 116 du projet de loi 110 est remplacé par le suivant...

M. Dufour: C'est la concordance de l'article de tout à l'heure.

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

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 116, le «qu'amendé», est adopté.

M. Dufour: C'est adopté.

Une voix: L'article 117, c'est la même chose.

M. Dufour: L'article 117, il y a un amendement?

Le Président (M. Gauvin): L'article 117, a un amendement. Un amendement... Adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 117, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 118.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 118 est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 119.

M. Dufour: Adopté.

Une voix: L'article 120, c'est la même chose. L'article 121...

Le Président (M. Gauvin): L'article 119 étant adopté...

M. Ryan: J'avais tout vérifié ça. Félicitations!

M. Dufour: Oui, on dit ça, on travaille... En fait, moi, je travaille sur l'expérience; lui, il travaille sur la technique. Ça fait une équipe.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 120; il y a un amendement qui est proposé.

M. Dufour: L'article 120?

Le Président (M. Gauvin): L'amendement se lit comme suit...

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'article 120 du projet de loi 110 est amendé par le remplacement dans la première ligne du paragraphe 17", du mot "paragraphe" par le mot "paragraphe".

M. Dufour: Oui, il ne faut pas gaffer. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Je cherchais le...

M. Dufour: Aïe! Il ne faut pas gaffer.

Le Président (M. Gauvin): Donc, pour nous éviter de gaffer, est-ce que l'amendement sur l'article 120 est adopté? Adopté?

M. Dufour: Où est-ce qu'il est le 17"? Bon, attendez un peu, là. On va le corriger tout de suite, moi... "Paragraphe"... Ah oui, ici. Ça va. C'est beau.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 120, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 121. J'appelle l'article 121.

M. Dufour: Adopté.

MRC des Collines-de-l'Outaouais

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Bon. Il y a un amendement prévu à l'article 122. L'amendement se lit comme suit: L'article 122 du projet de loi 110 est amendé par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots "la-Gatineau" par les mots "L'Outaouais".

M. Dufour: Est-ce que c'est à la demande, ou bien si c'est... Mais ça s'est fait après, ça, ce n'est pas... Qu'est-ce qui en est de ce changement? Parce que le mot "Gatineau" est trop connu, ambigu?

Le Président (M. Gauvin): M. Giles?

M. Giles: Dans un premier temps, ils ont demandé que le mot "Gatineau" soit retenu, c'est-à-dire que la Commission de toponymie avait demandé que le nom "Gatineau" soit retenu, pour diverses raisons. Et par la suite, les municipalités rurales sont revenues à la charge et ont demandé de retenir "Outaouais" plutôt que "Gatineau". Et la Commission de toponymie a agréé, finalement.

M. Dufour: Mais, ça ne peut pas... La région de l'Outaouais, ça ne peut pas inclure la région d'Ottawa?

M. Giles: L'Outaouais, en fait, c'est le territoire québécois; finalement. C'est la partie du Québec.

M. Dufour: Et la région d'Ottawa, comment

fil appellent ça? Quelqu'un qui demeure à Ottawa, comme tel.

Des voix: Ottawa-Carleton.

M. Dufour: Oui, mais est-ce qu'ils ont la même chose que nous autres? Par exemple, celui qui demeure à Québec, c'est un Québécois; quelqu'un qui demeure à...

M. Giles: Un Ontarien.

M. Dufour: Un Ontarien.

M. Giles: Oui.

M. Dufour: Et celui qui demeure à Ottawa, c'est un Ontarien?

M. Giles: C'est bien sûr. Ce n'est pas un Québécois, certain, il demeure à...

M. Dufour: Bien non, en dedans du mot capitale, le nom de la ville, normalement, la ville d'Ottawa, c'est une capitale, c'est un nom de villa

Une voix: En français, il n'y en a pas.

Une voix: Monsieur veut savoir le nom des résidents d'Ottawa.

M. Giles: Ah!

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. Ryan: Le vrai terme, c'est capitale nationale.

M. LeSage: Mais une des raisons qui a motivé ce changement, je pense, M. le Président, si vous le permettez...

M. Dufour: Ça, par exemple, vous allez me faire une démonstration très élaborée.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: Une des raisons qui a motivé ce changement-là, c'est qu'il existe la ville de Gatineau, il existe la vallée de la Gatineau...

M. Dufour: Ah! O. K.

M. LeSage:... il existe la MRC de la Gatineau, et là, on aurait la MRC des Collines-de-la-Gatineau. Ça commence à être...

M. Dufour: Mais quelqu'un qui demeure à Toronto, c'est un Torontois.

M. LeSage: Oui.

M. Dufour: Quelqu'un qui demeure à Ottawa, c'est un quoi?

M. Giles: Bonne question.

M. Dufour: Vous ne savez pas?

Le Président (M. Gauvin): Ça, ça ne fait pas partie de l'amendement.

M. Dufour: Je me souviens qu'à un moment donné... On a une municipalité chez nous qui s'appelle Shipshaw. À un moment donné, un conseiller demande: Comment s'appelle quelqu'un... Le nom des gens qui demeurent à Shipshaw. Moi, pour faire de l'humour, j'ai dit "Shipshien" On parlait des chats; le contraire, les chiens courent après les chats. Savez-vous que c'était ça, j'étais correct. Mais ils ont changé ça, ils ont demandé, et là, c'est des Shipshaouins ou Shipshaois. C'était Shipshien, c'était le mot. C'était l'antonyme des gens qui demeuraient là.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull.

M. LeSage: M. le député de Jonquière, je ne sais pas comment on appelle les gens d'Ottawa; je ne sais pas non plus comment on appelle les gens de Hamilton.

M. Dufour: Les gens?

M. LeSage: De Hamilton. En anglais c'est peut-être "Hamiltonians", mais je ne peux pas vous le dire en français.

Le Président (M. Gauvin): À ce que je comprends, il n'y avait pas de...

M. Dufour: C'est parce que la seule chose que j'avais dans l'idée, c'était de ne pas confondre l'un et l'autre. Si vous me dites que ça va, c'est réglé, oui...

M. Ryan: Entre eux, oui, c'est ça; et l'approbation de la Commission de toponymie...

M. Dufour: Vous avez enlevé le "Gatineau" parce qu'il y en a plusieurs qui s'appellent...

Une voix: C'est ça.

M. Dufour:... s'il faut que les gens d'Ottawa s'appellent les Outaouais, bien là, à ce moment-là, il va y avoir comme une... Il faut que ce soit bien distinctif.

Une voix: Ce ne sont pas des Outaouais.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 22, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 122, excusez-moi. J'appelle l'article 123. L'article 123, c'est une énumération de municipalités.

M. Dufour: Ça va, mais c'est important; il ne faut pas en oublier une.

Le Président (M. Gauvin): Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 124. "Le secrétaire-trésorier de la municipalité de Chelsea agit comme secrétaire-trésorier de la municipalité régionale de comté jusqu'à la fin de la première assemblée extraordinaire du conseil de celle-ci."

M. Dufour: Si je comprends bien, ils ont procédé comme une MRC ordinaire; ils se sont consultés, ont établi un certain nombre de consensus et c'est à partir de ça que... C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 124 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

M. LeSage: Adopté.

M. Dufour: L'article 125, ça va.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 125. Adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 126.

M. Dufour: C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

M. Dufour: C'est vraiment les MRC.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 127. Est-ce que l'article...

M. Dufour: C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 128.

M. Dufour: C'est juste une question d'intérimaire. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 128 est adopté. J'appelle l'article 129.

M. Dufour: Pourquoi "Le gouvernement peut, conformément à la Loi sur l'aménagement..."? Est-ce qu'il a besoin... Il l'a déjà, le pouvoir, si on fait tout ça.

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

M. Ryan: Ici là, c'est une mesure de précaution qu'on avait prise parce qu'il y avait un problème concernant la municipalité de Pontiac...

M. Dufour: De Pontiac.

M. Ryan: Vous vous en souvenez?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan:... qui pouvait décider de se retirer. Apparemment, elle ne se retirera pas. Les dernières nouvelles indiquent qu'elle va rester dedans; mais c'était pour prévoir cette possibilité et ne pas être obligé de revenir un mois ou deux après.
(23 h 45)

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 129 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 130?

M. Dufour: C'est adapté et adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 130.

M. Dufour: 122, c'est...

Le Président (M. Gauvin): "La municipalité régionale de comté constituée par l'article 122 cesse d'exister le jour de l'entrée en vigueur des lettres patentes constituant celle qui lui succède conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

"Pour l'application des autres sections, l'expression "municipalité régionale de comté" signifie indistinctement l'une ou l'autre de celles visées au premier alinéa".

M. Dufour: Vu qu'on parle de la municipalité régionale de comté qui est constituée là, par l'article, bon, etc., est-ce que vous avez pris

position par rapport aux différentes demandes que les gens sont venus nous faire ici? Pour la constitution de la MRC, par exemple, il y avait une espèce d'inquiétude concernant le schéma d'aménagement. Vous avez dit, puis je pense que vous aviez raison, que ce n'est pas un schéma complètement neuf, mais que ça exige des ajustements; et il y a des coûts par rapport à ça. Est-ce que vous avez commencé à réfléchir là-dessus ou si votre réflexion est suffisamment avancée pour dire que...

M. Ryan: On a des garanties dans le projet de loi qui assurent, selon nous, que le schéma d'aménagement continue et puis que la modification va être assujettie aux exigences...

M. Dufour: Oui, mais le premier schéma - parce qu'ils vont être obligés de l'ajuster terriblement, parce qu'il va bien falloir qu'ils le détachent, le territoire - est-ce que vous avez prévu que le gouvernement fera une participation par rapport à ça?

M. Ryan: Il est prévu que le schéma continue, et les deux parties vont s'appliquer dans les deux territoires.

M. Dufour: Mais le même schéma ne continuera pas à s'appliquer sur les deux territoires. Il peut s'appliquer pour un certain temps mais comme c'est une MRC, ça n'est pas une CUO. Puis il faudrait bien qu'ils prennent leur essor, leur envol comme on dit.

M. Ryan: C'est ça. Là, ils partent avec ce qui existe...

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: ...mais ils vont devoir faire des ajustements en cours de route...

M. Dufour: C'est ça.

M. Ryan: ...qui seront sujets à la procédure régulière d'information...

M. Dufour: Oui...

M. Ryan: ...de consultation, de communication au ministre et puis de réaction possible de celui-ci, etc. C'est la procédure qui est prévue dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

M. Dufour: Oui, mais comme il y a des coûts supplémentaires et puis que tous les schémas ont été subventionnés, est-ce que vous ne pensez pas que... Un cadeau de naissance, ça arrive, ça?

M. Ryan: Ce n'est pas une chose qu'on exclut.

M. Dufour: Hein?

M. Ryan: Ce n'est pas une chose qui est exclue.

M. Dufour: Non.

M. Ryan: Mais ce n'est pas prévu dans le projet de loi.

M. Dufour: Mais vous ne l'avez pas exclue.

M. Ryan: Non, non.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 130 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté.

Régie intermunicipale et gestion des déchets

J'appelle l'article 131. Et à l'article 131, il y a un amendement qui se lit comme suit: L'article 131 du projet de loi 110 est amendé par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Aux fins de l'exercice de ces pouvoirs, la Communauté peut mettre certains de ses fonctionnaires ou employés au service de la régie ou lui permettre l'usage de certains de ses biens."

Est-ce que l'amendement à l'article 131 est adopté?

M. Dufour: Bon, je vais essayer de le lire, là. Si vous voulez me donner un coup de main, je vais... Un instant; je vais essayer de le lire au complet.

Oui, alors, bien on va l'introduire au moins, l'amendement, là.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement à l'article 131 est adopté?

M. Dufour: C'est-à-dire que, pour ne pas... Non, il n'est pas adopté. C'est pour le discuter, pour fins de discussion.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pourquoi est-on obligé de prévoir que la Communauté peut mettre certains de ses fonctionnaires ou employés au service de la régie, ou lui permettre l'usage de certains de ses biens? Je connais des régies qui n'ont pas des articles qui les protègent comme ça. C'est-à-dire que ce sont des ententes intermunicipales, puis les municipalités fournissent, de façon ouverte, là, le service d'employés; puis il n'y a pas de coûts; il n'y a rien qui se fait parce qu'on comprend que les petites municipalités n'ont pas tous les services...

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

M. Ryan: Je m'excuse, j'ai eu un moment de distraction, quelqu'un est venu parler. Êtes-vous toujours à l'article 131 ?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): On est à l'amendement présenté à l'article 131, et le député de Jonquière avait une inquiétude.

M. Ryan: Qu'est-ce qui inquiète le député?

M. Dufour: Je n'avais pas une inquiétude. C'est une...

M. Ryan: Non?

M. Dufour: C'est une question concernant...

M. Ryan: Préoccupation.

M. Dufour:... "la Communauté peut mettre certains de ses fonctionnaires ou employés au service de la régie ou lui permettre l'usage de certains de ses biens". Quelle est l'utilité de cet amendement-là, puisque, règle générale, ça se passe même si ce n'est pas écrit? Parce que, si on écrit tout, on va écrire pour tout et on va venir avec des...

M. Ryan: Parce que, là, cette régie-là existe.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: En attendant, tant qu'il n'y aura pas d'entente, il faut bien qu'elle continue de fonctionner, et là, on donnerait à la Communauté le pouvoir de mettre ses employés dans les services de la régie pour la période qui va s'écouler.

M. Dufour: Mais si on ne le mettait pas, est-ce que ça empêcherait de mettre ces mêmes employés-là au service de la...

M. Ryan: Il peut toujours y avoir un conseiller juridique qui va dire qu'elle ne peut pas le faire. C'est mieux de prendre nos précautions. C'est ça qui est le sens de l'affaire. Leur faciliter les choses. Je pense que ça va de soi que, pour cette période-là, il faut que ce soit bien clair.

M. Dufour: Je ne sais pas si... Mais la régie, actuellement, elle fonctionne avec un certain nombre d'employés?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull, avez-vous des commentaires?

M. LeSage: Présentement, la Communauté régionale de l'Outaouais a ses pouvoirs dans sa loi et les exerce.

M. Dufour: Ça, c'est la Communauté actuelle?

M. LeSage: Oui. Et la Communauté urbaine va quand même maintenir ces employés-là en place. Advenant le cas où on arrive à une entente et qu'on arrive à une régie intermunicipale de gestion des déchets, il y a quand même des expertises au sein de la communauté urbaine qui vont demeurer. Ils pourraient mettre ces employés-là au service...

M. Dufour: Mais, même sans la venue de cet amendement-là, ça pouvait se faire? Êtes-vous d'accord avec moi?

M. LeSage: Ça pourrait se faire, oui, mais ça n'enlève pas...

Le Président (M. Gauvin): M. Giles...

M. LeSage: Ça n'enlève rien de le mettre.

Le Président (M. Gauvin): M. Giles aimerait apporter une précision.

M. Giles: Effectivement, il s'agit d'une régie transitoire décrétée par la loi. Il n'y a pas d'entente intervenue entre les parties. Il fallait mettre des instruments de travail en place. Le personnel en place, qui s'occupe justement des déchets, qui est déjà à la CRO, sera à la CUO. Et ce même personnel-là agira "transitoirement", peut agir "transitoirement" pour la première année de cette régie-là, au cours de laquelle il va y avoir des négociations, naturellement, pour créer une régie permanente. À ce moment-là, il y aura des employés qui seront nommés par les membres de la régie.

M. Dufour: Comme ce sont des employés qui appartiennent à la CRO, au moment où on se parle...

M. Giles: C'est ça, oui.

M. Dufour:... ils vont venir au service de la CUO qui, elle, travaille à sa régie. S'il y a une scission, qu'il n'y a pas d'entente, qu'est-ce qui va arriver aux employés? Parce que, là, je n'ai pas vu, moi... L'article qu'on a vu tout à l'heure, qui met fin consensuellement - et ça a coûté de l'argent - je ne l'ai pas vu.

M. Giles: Ça dépendra de la structure qui sera négociée. S'il n'y a pas d'entente pour une régie permanente, ces employés-là seront affectés aux travaux réguliers de la CUO qui, elle, aura aussi l'obligation de s'occuper de ses déchets,

finalement. C'est ce même personnel-là.

M. Dufour: Mais si elle en a trop?

M. Giles: Ah bien! Ce sera à elle de le juger. Je veux dire...

M. Dufour: Mais comme il y a eu une coupure quelque part, ça veut dire que le départ d'une partie... Elle aura à déterminer qu'il y avait trop d'employés, et là, elle ne sera pas obligée... Les petites municipalités qui auront obligé à cette séparation-là, leurs employés ne sont pas couverts comme par l'autre cas; ça c'est... Vous me dites que, dans ce cas-là, bien, la CUO s'arrangera avec ses troubles.

M. Giles: Sauf que je dois dire aussi qu'il y a plusieurs employés affectés aux déchets actuellement...

M. Dufour: Oui, oui.

M. Giles: ...qui sont des employés contractuels, qui ne sont pas permanents à la CRO.

M. LeSage: Si vous me permettez, M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Hull?

M. LeSage: ...il faut faire une distinction. Lorsqu'on parlait tantôt d'une entente concernant les employés, d'un consensus, c'était strictement pour...

M. Dufour: Évaluation.

M. LeSage: ...la confection du rôle d'évaluation.

M. Dufour: C'est ça.

M. LeSage: Il va continuer, soit dans une municipalité, soit à la CUO.

M. Dufour: Je comprends ça.

M. LeSage: Les déchets, il va toujours y avoir un dépotoir quelque part.

M. Dufour: Ça va continuer. Oui.

M. LeSage: Ça va en prendre, des employés.

M. Dufour: Oui.

M. LeSage: Et la CUO ne se départit pas de ce pouvoir-là non plus.

M. Dufour: Non.

M. LeSage: Les employés qu'elle a présentement, il va falloir qu'ils continuent à travailler pour elle. Mais elle peut, s'il y a une régie intermunicipale, mettre à sa disposition certains employés pour une période de temps donnée, fixée à l'avance.

M. Dufour: Mais c'est exactement...

M. LeSage: Puis, ils ne perdent pas leur statut d'employé de la CUO.

M. Dufour: Oui. Mais c'est comme pour l'évaluation.

M. LeSage: Non.

M. Dufour: L'évaluation couvre un territoire plus grand. Pour l'enfouissement des déchets, elle fait le même territoire. S'il y a une diminution de responsabilités parce qu'elle va en faire moins grand, en principe, là comme ailleurs, il devrait y avoir moins de monde. C'est le même principe qui s'applique. À l'exception que vous me dites que, dans ce coin-là, les déchets, il n'y a pas beaucoup de monde qui est intéressé à travailler là-dedans. Malgré que, quand on était jeunes, ils disaient: Ne touchez pas à ça. Puis, aujourd'hui, il faut aller jouer dans les déchets.

M. Ryan: Est-ce que vous me permettez?

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

M. Ryan: C'est que ceci, l'article 131, ça va s'appliquer pendant la période transitoire d'un an.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Plus loin, on a des dispositions qui nous indiquent qu'à défaut d'une entente, la régie cessera d'exister, à défaut d'une entente qui doit avoir été communiquée au ministre des Affaires municipales. C'est pour ça que cette disposition-ci, quand ils vont faire une entente, là, ils vont convenir qu'il va y avoir tel genre de personnel au service de la régie plutôt.

M. Dufour: S'il n'y a pas d'entente, qu'est-ce qui arrive?

M. Ryan: Elle cesse d'exister, la régie.

M. Dufour: Elle cesse d'exister.

M. Ryan: Oui. C'est ça.

M. Dufour: Mais là, il va bien falloir que... Ça veut dire que les employés, par cette...

M. Ryan: Ça veut dire que...

M. Dufour: Ils devraient être tous à pied?

M. Ryan: Non. Ça veut dire que la municipalité régionale de comté...

M. Dufour: Bien non. Ça arrive théoriquement.

M. Ryan: Non. Regardez...

M. Carrier: Tous les sites d'enfouissement sont en milieu urbain, alors...

M. Ryan: C'est ça.

M. Dufour: Non, non. Théoriquement.

M. Ryan: Puis, c'est la Communauté qui a la gestion des déchets pour les municipalités urbaines.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Alors, ça va continuer pour ça. Ça veut dire que la MRC ne serait plus "poignée" là-dedans. C'est ça que ça veut dire.

M. Dufour: Puis la MRC, elle, serait obligée de s'organiser?

M. Ryan: Elle va être obligée de s'organiser, soit collectivement...

M. Dufour: Puis s'il y a des employés de trop, à ce moment-là, ce sont les...

M. Ryan: Bien, l'employeur, ça va être la future régie ou la Communauté urbaine, si la responsabilité lui retourne directement.

M. Dufour: Puis s'il y a trop d'employés?

M. Ryan: Bien, ils vont avoir un processus de licenciement qui est prévu quelque part. Ça va faire partie de l'entente.

M. Dufour: À l'exception que c'est...

M. Ryan: Si ça ne fait pas partie de l'entente, c'est des employés qui relèvent de la Communauté qui vont être traités suivant les conventions collectives existantes dans la Communauté.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Est-ce qu'on parle des employés que la CRO aurait présentement, qui font le travail du site d'enfouissement?

M. Dufour: Oui. C'est ça.

M. Middlemiss: Je ne pense pas, moi, personnellement, qu'à part d'avoir des fonctionnaires qui travaillent de façon normale au niveau de la CRO, qu'ils ont des employés qui font des travaux au site même. C'est qu'on loue l'équipement, on...

M. Dufour: C'est parce qu'il parle de "ses employés". Moi, je suis obligé de prendre ce qui est marqué.

M. Middlemiss: Oui. On parle de fonctionnaires, là.

M. Dufour: "Certains de ses fonctionnaires ou employés..."

M. Khelifa: "Peut mettre certains..." "Peut mettre."

M. Middlemiss: Parce que la seule chose que je peux voir qu'il y a au site d'enfouissement, il y a des gardiens qui surveillent l'entrée et la sortie des camions. À part ça, c'est de l'équipement qui est loué à des entrepreneurs. Et il y a des fonctionnaires, au sein de la CRO, qui font l'administration.

M. Dufour: Parce que, quand je regarde le fonctionnement dans des municipalités, des fois, il y en a qui sont bien équipées, ils ont beaucoup de monde et de personnel.

M. Middlemiss: Il me semble que... Oui.

M. Dufour: Là-dedans, vous semblez me dire que vous êtes au minimum. Ça, ça ne me dérange pas trop.

M. Middlemiss: Non. Il me semble que...

M. Dufour: Ça, ce n'est pas un minimum.

M. Middlemiss: Non. Je pense, M. le Président, si je ne me trompe pas, que c'est la ville de Hull qui fournit les équipements...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Je crois que c'est la ville de Hull qui loue les équipements à la CRO pour faire l'opération du site d'enfouissement qui est présentement sur le territoire de la ville d'Aylmer.

M. Dufour: Ça fait qu'on va continuer l'étude. On verra s'il y a des points qu'on préfère. On pourra examiner...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'amendement proposé à l'article 131...

M. Dufour: Accepté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 131, tel qu'amendé, est accepté?

M. Dufour: Accepté. L'article 131, O.K.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 132.

M. Ryan: Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 133.

M. Ryan: Je pense bien qu'étant donné les explications déjà fournies, c'est un article qui est raisonnable, là, quatre, trois. Les sites d'enfouissement sont tous du côté des municipalités membres.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des façons de prévoir le remplacement de conseillers s'il n'y en a pas? Est-ce que c'est à peu près la même chose? Je l'ai lu, l'article de...

M. Carrier: C'est les règles générales du Code municipal, à ce moment-là.

M. Dufour: Oui. C'est correct. C'est une règle générale.

Le Président (M. Gauvin): L'article 133 étant adopté, j'appelle l'article 134.

M. Dufour: C'est adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 134 étant adopté, j'appelle l'article 135. "Les décisions du conseil d'administration..."

M. Dufour: Oui, oui. J'ai compris. Vous n'avez pas besoin de le lire, je comprends ça là, mais ça veut dire quatre et trois, hein? Ça veut dire que ça prend trois voix sur un côté, deux sur l'autre. Ça fait cinq voix sur sept.

M. Ryan: Ce sont les voix exprimées.

M. Dufour: Les voix exprimées. Ça veut dire les deux tiers. Actuellement, est-ce qu'ils fonctionnent comme ça?

Des voix: Il n'y en a pas.

M. Dufour: Il n'y en a pas. Double majorité; c'est parce que c'est une régie de déchets, là...

M. Ryan: Ça veut dire que s'il y en a trois des quatre qui sont présents, ça veut dire deux. Ça veut dire qu'il peut se prendre des décisions...

M. Dufour: Ça fait qu'ils s'arrangent pour qu'il y en ait un qui ne soit pas là.

M. Ryan: Pardon?

M. Dufour: Ils s'arrangent pour qu'il y en ait un qui ne soit pas là.

M. Ryan: Comment ça?

M. Dufour: Il faut qu'ils soient au moins trois. S'ils sont deux, la majorité des voix.

M. Ryan: La majorité des voix, quand il y en a deux...

M. Dufour: Il va falloir que les deux votent. Ça ne peut pas...

M. Ryan: La majorité des voix, quand il y en a deux, c'est deux.

M. Dufour: C'est deux. Est-ce que vous ne pensez pas que c'est de nature à paralyser? Moi, je ne sais pas, il est minuit.

M. Ryan: Il y a ça à la Communauté urbaine de Montréal; on l'a ça, la règle à double majorité pour certaines choses, puis ça marche très bien. C'est depuis qu'on a cette règle-là que ça fonctionne mieux.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 135 est adopté?

M. Dufour: Adopté. Mais je veux juste vous dire qu'il dépasse minuit.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. À ce moment-ci justement, à cause de l'heure, ça me prendrait, pour pouvoir continuer, le consentement des membres de cette commission.

M. Dufour: Honnêtement, j'ai deux heures de route à faire.

M. Ryan: M. le Président, moi aussi j'ai deux heures et demie de route.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, je vous rappelle, si c'était possible, qu'on avait un amendement qui est resté en suspens, qui est encore frais à notre mémoire...

M. Dufour: Assez, c'est assez. Vous êtes d'accord avec moi. Il faut que ça finisse un jour. On reprendra.

Le Président (M. Gauvin): La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 2)