



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session - 32^e Législature

Commission permanente des transports

Étude du projet de loi 46 - Loi sur
les conseils intermunicipaux de transport
dans la région de Montréal et modifiant
diverses dispositions législatives (1)

Le vendredi 9 décembre 1983 - No 193

Président: M. Richard Guay

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-10601
M. John Ciaccia	B-10601
Discussion générale	B-10601
Étude article par article	B-10611
Conseil intermunicipal de transport	B-10612
Reconduction et expiration	B-10628
Dispositions générales	B-10634
Modifications au Code municipal	B-10640
Organisation d'un service de transport en commun	B-10641
Transport des personnes handicapées	B-10644

Autres intervenants

M. Roger Paré, président
M. Hubert Desbiens, président suppléant
M. Yves Blais, président suppléant
M. Claude Lachance, président suppléant
M. André Bourbeau

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le vendredi 9 décembre 1983

Étude du projet de loi 46

(Onze heures cinquante et une minutes)

Le Président (M. Paré): À l'ordre, s'il vous plaît, mesdames et messieurs! La commission élue permanente des transports entreprend ses travaux avec le mandat d'étudier article par article le projet de loi 46.

À l'ordre, s'il vous plaît, mesdames et messieurs! Je reprends. Nous entreprenons l'étude du projet de loi 46, Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives.

Les membres de la commission sont: M. Ciaccia (Mont-Royal), M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Lachance (Bellechasse), M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Levesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Saintonge (Laprairie), M. Rodrigue (Vimont), M. Vallières (Richmond).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Beauséjour (Iberville), M. Bisailon (Sainte-Marie), M. Brouillet (Chauveau), M. Caron (Verdun), M. Cusano (Viau), M. Gauthier (Roberval), M. Houde (Berthier), M. Perron (Duplessis).

À ce moment-ci, j'aurais besoin qu'on me suggère un rapporteur de la commission.

M. Clair: M. le Président, je vous suggérerais que le député de Vimont, mon adjoint parlementaire, agisse comme rapporteur de la commission.

M. Ciaccia: On ne fera pas un long débat.

Le Président (M. Paré): Donc, le rapporteur sera M. Rodrigue (Vimont). J'invite M. le ministre à faire ses remarques préliminaires.

Remarques préliminaires

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, mes remarques préliminaires seront très brèves puisque les discours de deuxième lecture ont été faits hier. Je pense que j'ai eu l'occasion à ce moment d'indiquer l'orientation de ce projet de loi et les principaux principes contenus au projet de loi. La seule remarque que je voudrais faire est que ce projet de loi a été préparé, comme je l'ai indiqué, en très

large consultation avec les milieux municipaux, les organismes de transport en commun concernés. C'est la raison principale pour laquelle nous avons apporté un bon nombre d'amendements au projet de loi tel qu'il avait été déposé afin de le parfaire, plus un certain nombre d'amendements de nature plutôt technique et de concordance.

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

M. John Ciaccia

M. Ciaccia: M. le Président, je remarque qu'il y a une série d'amendements assez nombreux. J'espère qu'on va discuter article par article le même projet de loi que celui qu'on a discuté en deuxième lecture.

M. Clair: Oui, M. le Président, sans aucun doute. On ne change pas le principe. D'ailleurs, le député de Mont-Royal va se rendre compte que certains des points qui ont été soulevés par les députés tant ministériels que de l'Opposition sont modifiés. Dans ce sens-là, il s'agit d'une bonification et non pas d'un changement fondamental du projet de loi.

Discussion générale

M. Ciaccia: Avant d'entreprendre l'étude article par article, il y aurait certains points peut-être sur lesquels on pourrait essayer d'obtenir plus d'éclaircissements du ministre. Cela faciliterait l'étude article par article, subséquemment.

On a soulevé certaines questions quant à la CTRSM, soit la Commission de transport de la rive sud de Montréal. Il semble y avoir eu des représentations à savoir que le projet de loi devrait être mis en vigueur le 1er janvier, mais que cela causerait des problèmes assez sérieux parce qu'il n'y a pas assez de temps laissé à la CTRSM pour négocier certaines ententes ou résoudre certains problèmes auxquels elle fait face. Est-ce que le ministre pourrait nous dire, premièrement, si le projet de loi va s'appliquer à partir du 1er janvier en ce qui concerne la Commission de transport de la rive sud de Montréal?

M. Clair: Il est prévu d'ores et déjà que le projet de loi, si ma mémoire est

fidèle, entre en vigueur le jour de sa sanction, sauf certaines exceptions. Tout sera en vigueur pour le 1er janvier normalement en ce qui concerne la CTRSM. Maintenant, afin de répondre aux attentes de la CTRSM, en ce qui concerne les avis à donner à ses chauffeurs quant à leur réaffectation ou à certaines mises à pied qui pourraient peut-être survenir - je m'expliquerai plus longuement là-dessus tantôt - nous avons décidé de proposer l'addition d'un article 89.1 qui prévoit en quelque sorte que la CTRSM pourra en tout temps bénéficier d'un avis de 60 jours lorsqu'elle perd un corridor.

Peut-être qu'il serait intéressant pour le député que je lui donne une carte qui rend visuellement plus facile la compréhension du dossier. Les lignes rouges sont les lignes qui sont actuellement desservies par Métropolitain Sud, qui est une filiale de la CTRSM. Par l'effet de la loi, Métropolitain Sud disparaît et s'intègre complètement à la CTRSM comme seule et unique entité.

En ce qui concerne les corridors qui étaient desservis par Métropolitain Sud, la situation est à peu près la suivante, telle qu'elle se présente actuellement. D'abord, en ce qui concerne le corridor que vous voyez, Sorel, Contrecoeur, Verchères, Varennes, dans l'état actuel du dossier, on peut raisonnablement penser qu'il y aura la formation d'un conseil intermunicipal de transport dans ce corridor, mais que c'est l'entreprise privée qui assurera le service, soit vraisemblablement les Autobus Deshaies. C'est le seul corridor important pour lequel il semble que la CTRSM ne pourra pas négocier de contrat. À ce moment, la CTRSM verrait une dizaine de chauffeurs qui seraient affectés.

En ce qui concerne les autres corridors, dans à peu près tous les cas, il semble clair - comme les négociations ne sont pas terminées, on ne peut pas donner d'information définitive - que le principal corridor de la CTRSM, soit celui de Saint-Bruno, Saint-Hilaire et Saint-Hyacinthe, va effectivement être desservi par la CTRSM à la suite d'un contrat qui interviendrait, les municipalités de ce corridor acceptant non seulement de se former en conseil intermunicipal de transport, mais également de subventionner le transport en commun et de transiger avec la CTRSM.

En ce qui concerne le corridor reliant Longueuil, Chambly et Farnham, la situation est à peu près la suivante, jusqu'à Marieville, soit légèrement à l'est de Chambly, ces municipalités, Carignan, Chambly, Richelieu, Marieville se formeraient en conseil intermunicipal de transport et les chances sont qu'elles accepteraient de subventionner et de se former en CIT et de transiger avec la CTRSM.

Il y a de l'incertitude en ce qui

concerne Marieville, Farnham, Sainte-Angele-de-Monnoir, Sainte-Brigitte-d'Iberville et Farnham. Il semble que, dans ce corridor, seule Farnham serait intéressée à subventionner et à se former en conseil intermunicipal de transport, mais il ne s'agit pas là d'un corridor majeur de transport pour la CTRSM. Dans l'autre gros corridor, soit Saint-Jean, Saint-Luc, Iberville, là aussi, il semble qu'il y aura formation d'un conseil intermunicipal de transport et la CTRSM a raison d'espérer que cela se fasse avec elle et non pas avec un transporteur privé. En ce qui concerne le reste du corridor de Saint-Jean, Saint-Athanase, Sainte-Anne-de-Sabrevois, Bedford et Philipsburg, les dernières nouvelles sont que Bedford pourrait être récupérée par la CTRSM. Mais, là encore, il ne s'agit pas des tronçons majeurs.

Au total, en ce qui concerne la question des actifs, la CTRSM devient pleinement propriétaire de tous les actifs qui appartenaient à Métropolitain Sud. Les gens qui travaillaient pour Métropolitain Sud, qui était une filiale de la CTRSM, deviennent des employés de la CTRSM purement et simplement, les actifs également et ils vont être utilisés, grosso modo, dans les contrats qui vont être obtenus par la CTRSM. (12 heures)

J'oubliais le corridor de La Prairie, Candiac et Nelson où, effectivement, à toutes fins utiles, les négociations sont terminées. À toutes fins utiles, il y a un contrat qui est conclu déjà entre la CTRSM et ces municipalités. Il ne reste qu'à adopter la loi pour lui donner sa pleine vigueur juridique, son plein effet sur le plan juridique.

Au total, cela veut dire qu'à moins d'un revirement de situation qui ne semble pas prévisible à ce moment-ci, il y aurait formation de conseils intermunicipaux de transport dans à peu près tous les corridors et la plupart négocieraient avec la CTRSM. Cela veut dire que les actifs continueraient à être au service des mêmes municipalités, mais sur une base juridique complètement différente, certains endroits avec une augmentation au service, d'autres avec une diminution du service, et qu'au total on peut espérer qu'il n'y aura pas de problèmes majeurs.

Néanmoins, nous avons prévu, à l'article 89.1, l'amendement que je vous expliquais.

M. Ciaccia: Avant de venir à l'amendement, pour voir si c'est suffisant, combien de chauffeurs sont impliqués dans la filiale de la CTRSM, Métropolitain Sud?

Une voix: 75.

M. Ciaccia: 75 chauffeurs. Et le personnel d'entretien?

Une voix: Une trentaine de personnes.

M. Ciaccia: Une trentaine. Est-ce que vous nous dites que ces chauffeurs et ce personnel vont être réabsorbés dans les nouvelles activités que la CTRSM va avoir avec les autres municipalités?

M. Clair: C'est cela. Globalement, il ne semble pas impossible qu'il y ait quelques mises à pied, encore là, compte tenu de l'évolution des négociations. Si des municipalités, comme c'est le cas à La Prairie, si ma mémoire est fidèle ont demandé une augmentation du service par rapport à ce qui existait, cela demande donc un peu plus de temps de travail de la part des chauffeurs. À ce moment, cela vient compenser peut-être une réduction du service dans un autre corridor. Je pense que, dans le corridor de Sorel, par exemple, il y a dix chauffeurs qui sont concernés. Cela veut dire que, si ce corridor est perdu, il y a dix chauffeurs qui seraient affectés, mais si, par ailleurs, la CTRSM fait face à une demande d'augmentation du service dans d'autres corridors, ces chauffeurs se trouveraient à être réaffectés ailleurs.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a un problème de convention collective? Quand se termine-t-elle et que va-t-il advenir des employés?

M. Clair: La convention collective est expirée présentement et les parties négocient.

M. Ciaccia: Maintenant, avez-vous une estimation du nombre de chauffeurs qui seront mis à pied? Est-ce que vous avez un chiffre?

M. Clair: Non. Jusqu'à maintenant, tout ce qu'on peut dire, c'est qu'il y aurait au maximum, à ce moment-ci, un seul corridor que la CTRSM risque de perdre complètement, c'est le corridor de Sorel, avec dix chauffeurs qui seraient affectés. Comme il y a des négociations qui se poursuivent dans chacun des corridors, je pense qu'il est extrêmement difficile, même pour la CTRSM actuellement, de dire combien de personnes pourraient être affectées. Cela pourrait bien se terminer éventuellement par une augmentation du nombre de chauffeurs, selon que les municipalités demandent une augmentation du service, mais c'est peu probable.

M. Ciaccia: Quand vous dites qu'il y a des négociations dans tous ces différents corridors, est-ce que les négociations sont strictement avec la CTRSM ou si les municipalités négocient aussi avec d'autres transporteurs?

M. Clair: La plupart des municipalités ont regardé l'autre choix, soit de faire affaires avec un transporteur privé. J'ai dit aux municipalités qu'on voulait effectivement leur donner le choix du transporteur, soit un transporteur privé, soit un transporteur public, pour qu'elles puissent négocier avec le transporteur de leur choix. Je leur ai également indiqué que, pour la première année, il m'apparaissait y avoir des avantages considérables à négocier avec la CTRSM si elles voulaient être assurées qu'on maintienne un niveau de service et une capacité d'offrir le service rapidement.

Il ne m'appartient pas de dévoiler les stratégies des conseils municipaux concernés, mais je sais, par exemple, que certains conseils municipaux sont allés voir des entreprises privées de transport, se sont fait faire des propositions et, finalement, ont plutôt convenu d'aller vers la CTRSM que vers un transporteur privé.

Dans certains corridors, il y a déjà des transporteurs privés qui offrent un service, mais à portes fermées, par exemple dans le corridor de Berthier, du côté de la CTCUM; à ce moment, c'est évident qu'il y a une pression très forte de la part du transporteur privé qui dit: Je ne vous ferai rien payer, cela ne coûtera rien. Je vais seulement ouvrir mes portes, peut-être ajouter un autobus. Cela va être payant pour moi, vous allez arrêter de payer, vous n'aurez pas besoin de subventionner le transport en commun et tout le monde va être heureux.

Par contre, dans d'autres corridors à haute densité de circulation, l'entreprise privée n'a pas nécessairement les équipements pour être prête à répondre. Notre objectif n'est pas de faire en sorte que des transporteurs privés ou publics se suréquipent. Au contraire, notre approche, c'est d'essayer de faire en sorte que tous les équipements existants soient utilisés de la manière la plus rationnelle possible et la moins coûteuse pour la collectivité.

M. Ciaccia: Quels sont les coûts, par exemple, pour la CTRSM, comparativement aux coûts auxquels d'autres transporteurs peuvent soumissionner ou qu'ils peuvent exiger de ces différentes municipalités?

M. Clair: Je comprends l'intérêt de la question du député de Mont-Royal. Ce qu'on demande, dans le fond, à la CTRSM et à la CTCUM en dehors de leur territoire, c'est de se comporter comme des entreprises commerciales, d'avoir une approche du client et de faire tous les efforts sur le plan de l'efficacité et de l'offre de transport, d'être concurrentielles pour l'entreprise privée. D'abord, je n'ai pas de renseignement sur le prix qui est offert par la CTRSM. On m'a dit que le prix horaire pouvait varier entre 60 \$ et 70 \$, je pense. Mais j'aime mieux ne

pas entrer dans ces détails, parce que ce sont des négociations qui doivent être menées entre la CTRSM et les municipalités, et c'est la même chose pour la CTCUM.

M. Ciaccia: Mais si la CTRSM elle a un coût de fonctionnement plus élevé qu'un transporteur privé, il peut y avoir des raisons pour cela; c'est parce qu'elle a été obligée d'assumer certaines dettes, certains équipements. Est-ce que vous pourriez nous dire ce qui va arriver des actifs et de la dette? Vous dites maintenant qu'elle négocie avec toutes ces municipalités, mais supposons qu'il n'y a pas d'entente qui soit conclue. Aujourd'hui, on va adopter un projet de loi et quelqu'un peut envoyer un avis, comme vous dites, de 60 jours, on reviendra à cet avis pour voir si c'est suffisant. Supposons que, finalement, un bon nombre de ces municipalités ne concluent pas d'entente avec la CTRSM, qu'est-ce qui va arriver au personnel de la CTRSM? Qu'est-ce qui va arriver aux dettes de la CTRSM? Qui va assumer cela? Qui va être responsable, éventuellement? Aujourd'hui, je comprends que tout le monde négocie de bonne foi. Mais supposons que les négociations ne sont pas terminées et que le service est pris ailleurs, qu'est-ce qui arrive à la commission de transport?

M. Clair: M. le Président, d'abord, je pense que le député fait une hypothèse pessimiste et qui ne correspond pas à ce qui est en train de se dessiner comme réalité. On peut monter les scénarios les plus sombres et les plus noirs, mais à quoi bon le faire quand la réalité ne ressemble pas à cela? Sur le plan juridique, maintenant - ce qui est important en termes de contenu de la loi - la CTRSM devient propriétaire de tous les actifs et responsable de toutes les obligations de Métropolitain Sud. Mais, en termes d'actifs, il faut bien dire que c'est principalement d'autobus qu'il s'agit. Et des autobus, pas plus tard qu'il y a trois semaines à peu près, la commission, pas la commission, parce qu'elle n'est pas encore formée... C'est une curieuse entente qui fonctionne à Shawinigan et Grand-Mère.

M. Ciaccia: Combien d'autobus?

M. Clair: Le regroupement des municipalités de Shawinigan et Grand-Mère cherchait désespérément sur le marché québécois des autobus usagés, mais en bon état. Il en cherchait environ une demi-douzaine, si ma mémoire est fidèle. Quatre ou six, quelque chose comme cela.

M. Ciaccia: Combien d'autobus?

M. Clair: J'ai dit tantôt combien il y avait d'autobus qui étaient concernés: une

quarantaine.

M. Ciaccia: Une quarantaine. Maintenant, les dettes de la CTRSM. Quelles sont les dettes de la CTRSM aujourd'hui?

M. Clair: Je n'ai pas les états financiers de la CTRSM avec moi. Est-ce que des gens dans la salle les auraient?

M. Ciaccia: Parce que le projet de loi ne prévoit...

M. Clair: C'est parce qu'il n'y a pas de problème. Ce que j'ai essayé...

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a des dettes aujourd'hui?

M. Clair: Certainement qu'il y a un service de la dette important à la CTRSM.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui arrive à ce service de la dette? Il doit y avoir des dettes à court terme, à long terme, des obligations.

M. Clair: Il continue...

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui arrive? Comment est-ce réparti entre les municipalités? Les municipalités sont-elles obligées d'en assumer une portion? Pourriez-vous nous donner des détails sur cela?

M. Clair: La CTRSM est une commission qui existe en vertu de la loi créant le Conseil des maires de la rive sud et la CTRSM. C'est un organisme public admissible aux programmes d'aide financière réguliers du ministère des Transports. Nous subventionnons 75% du coût d'acquisition des autobus. Nous avons accepté de payer 100% des coûts d'expropriation de Métropolitain Sud par la CTRSM. Les actifs et les pertes se retrouvent dans le patrimoine de la CTRSM à toutes fins que de droit.

M. Ciaccia: Mais, sûrement que le ministre peut savoir de son ministère quelles sont les dettes de la CTRSM à court terme, à long terme.

M. Clair: Certainement que nous le savons, mais c'est un organisme autonome qui n'est pas tenu de déposer ses états financiers annuellement à l'Assemblée nationale. Ils sont rendus publics. Il n'y a aucune cachette dans cela, mais je n'ai, malheureusement, pas les états financiers de la CTRSM, non plus que son budget qui a été proposé à l'adoption du Conseil des maires de la rive sud il y a quelques semaines.

M. Ciaccia: Alors, vous ne pourriez pas

nous donner une indication des sommes qui sont concernées et de la répartition de ces sommes? Nous serions intéressés à le savoir.

M. Clair: Cet après-midi, on va tenter d'obtenir cela de la CTRSM. J'espère qu'on a le budget.

M. Ciaccia: Serait-il possible de connaître les dettes à court terme...

M. Clair: Oui, on va vous les donner.

M. Ciaccia: ...les dettes et les obligations à long terme? Est-ce que le ministre pourrait nous dire comment on prévoit que cela sera réparti? Qui va assumer ces dettes? Est-ce que c'est la CTRSM qui les assume complètement? Est-ce qu'il y aurait eu des obligations d'émissions et ont-elles été garanties par les municipalités?

M. Clair: C'est ce que je réponde au député de Mont-Royal. À toutes fins que de droit, tous les biens et dettes de la filiale Métropolitain Sud passent à la CTRSM qui a une loi qui s'applique à elle et, à ce moment, toutes les dettes, tous les actifs sont régis par la loi de la CTRSM. Comme c'est une filiale à part entière, au fond, c'est un consolidé qui se fait.

M. Ciaccia: Je comprends, mais ce que je voudrais savoir, c'est ce qui arrivera aux dettes de cette filiale, parce que là, à toutes fins utiles, la filiale est dissoute. Elle n'existera plus. Le 31 décembre, vous avez une filiale. Le 1er janvier, elle n'existe plus. Qu'est-ce qui arrive des dettes? Vous m'avez expliqué que les actifs des autobus, une quarantaine, l'équipement et ainsi de suite, on en demeure propriétaire et, si on ne conclut pas d'entente, ces équipements pourront être vendus à d'autres organismes. Mais qu'est-ce qui arrive de la dette de la CTRSM?

M. Clair: Je peux vous lire l'article 74: "La filiale par le biais de laquelle la commission exploite un réseau de transport en commun à l'extérieur de son territoire est dissoute.

"Les biens de la filiale sont dévolus à la commission qui assume les obligations de celle-ci. Cependant, le paiement, en capital et intérêts, des titres émis par la commission lors d'emprunts pour le compte de sa filiale, continue d'être garanti par le fonds général des municipalités alors desservies par la commission par le biais de cette filiale.

"La commission n'a droit à aucune indemnité pour la dissolution de sa filiale."

M. Ciaccia: Cela veut dire que les obligations qui ont été encourues par les

municipalités demeurent les obligations des municipalités.

M. Clair: Oui, afin d'éviter des échéances de terme des obligations qui ont été émises.

M. Ciaccia: Cela veut dire que les municipalités qui ne font pas affaires avec la CTRSM sont encore liées au paiement de ces obligations.

M. Clair: Oui. Si je décompose le mouvement...

M. Ciaccia: Cela aurait aidé si nous avions pu avoir des chiffres. On pourra peut-être les avoir cet après-midi.

M. Clair: ...la CTRSM devient propriétaire de Métropolitain Sud en 1978. À ce moment, le gouvernement acceptait de payer 75% du coût d'expropriation. Finalement, cela a été porté à 100%. On a payé 100% du coût d'expropriation. (12 h 15)

En ce qui concerne les autobus, le gouvernement paye 75% du coût d'acquisition des autobus, le reste - les autres 25% - est garanti par les municipalités. Les municipalités, celles qui ont reçu le service, pendant les années où elles l'ont reçu, ont payé dans leur quote-part le résultat du déficit d'exploitation pour une partie et également la partie correspondante du coût d'acquisition des autobus pour les années pendant lesquelles ces autobus ont circulé dans ces municipalités. Par ailleurs, maintenant, les autobus, tous les biens s'en vont à la CTRSM et ce n'est qu'au cas où la CTRSM ne satisfait pas à ses obligations que l'exercice du recours, la garantie prévue à l'article 74, s'appliquerait. Cependant, quand la CTRSM négocie avec les municipalités et leur fait des prix pour l'exploitation d'un service de transport en commun, c'est évident qu'elle inclut dans cela non seulement ses coûts de fonctionnement, mais ses coûts de propriété. En conséquence, les mêmes municipalités, pour la plupart d'entre elles, vont continuer de supporter le déficit tant en ce qui concerne l'exploitation qu'en ce qui concerne les coûts de propriété, dans le prix qui leur est fait.

M. Ciaccia: Est-ce que le scénario que vous nous faites n'oblige pas les municipalités à conclure une entente avec la CTRSM? Vous me dites que les municipalités ont garanti 25% de la dette pour l'achat d'équipements.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Même si le 31 décembre la

CTRSM n'existe plus, les municipalités sont prises avec ces 25%. La CTRSM sera obligée légalement d'acquitter les paiements, mais si ces paiements ne sont pas acquittés, ce sont les municipalités qui doivent les payer.

M. Clair: Oui, par l'effet de l'article 74.

M. Ciaccia: Les municipalités, qu'elles fassent affaires avec la CTRSM ou non, seront prises avec cela.

M. Clair: Il serait intéressant sûrement de voir ce que cela représenterait.

M. Ciaccia: C'est pour cela que les montants sont importants. Si ce sont des montants minimes...

M. Clair: 25% du service de la dette de 40 autobus à 100 000 \$, cela fait 1 000 000 \$ répartis sur 50 municipalités. Le service de la dette a déjà été défrayé pendant quatre ou cinq ans. Il y a des autobus dans cela qui devaient être complètement amortis à toutes fins utiles parce que, dans le réseau Métropolitain Sud, contrairement au réseau Métropolitain provincial, lorsqu'il y a eu acquisition, tous les autobus n'ont pas du être remplacés du jour au lendemain. Cela devient probablement très marginal. Quand on a payé 100% du coût d'expropriation, l'expropriation comportait non seulement les droits et les permis, cela devait comporter aussi des autobus, des actifs. À ce moment, il resterait 25% du service de la dette des autobus acquis après l'acquisition de Métropolitain Sud. Je ne sais pas si on a une idée du nombre d'autobus neufs qui ont pu être acquis pour le réseau Métropolitain Sud. On me dit même qu'il n'y en aurait pas. On parle de 25% de rien. C'est très théorique.

M. Ciaccia: D'après un rapport de SECOR, le financement à long terme qui a été obtenu a été de 2 400 190 \$ pour payer le coût d'acquisition et pour refinancer les dettes à long terme du réseau de Métropolitain Sud.

M. Clair: De quand date-t-il, le rapport de SECOR?

M. Ciaccia: Ce rapport date de l'automne 1981.

M. Clair: Apparemment, ce n'est pas le meilleur argument.

M. Ciaccia: Non, ce n'est pas une question d'argument. Je cherche des informations pour savoir quelle est la dette. On va adopter un projet de loi. Dans le projet de loi, il y a des obligations de part

et d'autre. Si les chiffres sont minimes et s'il n'y a pas de dette, tant mieux. De notre côté...

M. Clair: C'est normal de poser ces questions.

M. Ciaccia: ...il faudrait absolument le savoir. Je vous demanderais, si c'est possible, pour cet après-midi, d'avoir les dettes à long terme qui sont assumées par les municipalités et qui devront être payées par elles d'une façon ou d'une autre, même si elles ne font pas de...

M. Clair: C'est ce que j'indique au député.

M. Ciaccia: ...contrat à l'extérieur.

M. Clair: Selon les informations que j'ai de la CTRSM, tous les autobus de Métropolitain Sud se trouvent, en défrayant 100% du coût d'expropriation, à être défrayés à 100% par le gouvernement. Il ne semble pas qu'il y ait eu beaucoup d'acquisitions d'autobus pour le réseau Métropolitain Sud depuis ce temps. Alors, comme je vous le dis, c'est 25% de pas grand-chose.

M. Ciaccia: D'après le rapport que j'ai devant moi, le montant serait de 2 000 000 \$ qui seraient garantis entièrement par les 51 municipalités qui étaient desservies par Métropolitain Sud.

M. Clair: C'est ce que j'indique au député: depuis ce temps, le gouvernement a accepté de défrayer 100% des coûts d'expropriation de Métropolitain Sud.

M. Ciaccia: Cela représente quel montant des 2 000 000 \$?

M. Clair: On me dit que cela représente environ 1 900 000 \$.

M. Ciaccia: Vous nous dites qu'il n'y a pas de dettes à assumer par les municipalités.

M. Clair: Il pourrait théoriquement en rester.

M. Ciaccia: Oui, 100 000 \$, un montant très minime.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: Le déficit de fonctionnement?

M. Clair: Le déficit de fonctionnement de Métropolitain Sud l'an dernier, on me dit qu'il aurait été de 500 000 \$.

M. Ciaccia: Au 31 décembre, qu'est-ce qui arrive? La dette du coût de fonctionnement est assumée entièrement par la CTRSM?

M. Clair: Non. En ce qui concerne le déficit de fonctionnement, la loi prévoit qu'elle facture, mais elle perd le droit de facturer, soit au plus tard 60 jours après la réception d'un avis, soit au plus tard le 31 mars.

M. Ciaccia: D'après vous, la dette à long terme est presque nulle, elle a été toute payée?

M. Clair: C'est-à-dire qu'elle est payée par le service de la dette du gouvernement sur une période de cinq ou dix ans.

M. Ciaccia: C'est le gouvernement qui la paie.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: Alors, les municipalités n'ont rien à payer, ni la CTRSM.

M. Clair: Non. À compter du moment...

M. Ciaccia: Le coût de fonctionnement est réparti. Les municipalités doivent payer les factures. Alors, au 31 décembre, les seules obligations qui restent vraiment à la CTRSM, ce sont ses employés...

M. Clair: C'est exact.

M. Ciaccia: ...et les actifs des autobus.

M. Clair: C'est cela, qui ont été défrayés, d'ailleurs, à 100% par le gouvernement.

M. Ciaccia: Exactement. Mettons cela au pis, s'il n'y avait pas de contrat de services avec les autres municipalités, elle pourrait vendre ses actifs.

M. Clair: C'est exact.

M. Ciaccia: Le seul problème qui resterait, ce serait les employés.

M. Clair: C'est exact, mais encore une fois j'insiste pour dire que le député fait la pire hypothèse.

M. Ciaccia: Non, non, je veux juste savoir ce qu'il y a au pire et, ensuite, on reviendra sur les détails et à ce qui pourrait se passer normalement. Il y aurait seulement les employés, c'est-à-dire une quarantaine de chauffeurs, plus le personnel de soutien et d'autres personnels qui devraient être absorbés par la CTRSM et qui sont encore

partie à la convention collective.

M. Clair: Exact. Est-ce qu'il y a une seule et unique convention collective? Je crois que oui; maintenant, il y a une seule et unique convention collective pour la CTRSM et Métropolitain Sud.

M. Bourbeau: Je ne peux pas répondre à ce sujet, mais je sais que cela a fait l'objet de poursuites en cour il y a quelques années ou de référence à un arbitre. Même si le jugement avait intégré les employés dans une liste unique, une liste d'ancienneté qui avait, d'ailleurs, fait l'objet de beaucoup de discussions parce que l'arbitre avait établi une insertion des employés de Métropolitain Sud dans la liste d'ancienneté selon des critères assez spéciaux, il reste que pour la CTRSM la filiale était vraiment gérée à part. Cela n'a pas changé: la CTRSM maintient toujours que la filiale doit être comptabilisée à part. Cela n'a jamais fait l'objet de modifications, à ma connaissance, au niveau de la CTRSM, en tous les cas.

M. le Président, j'aimerais poser une question au ministre.

M. Clair: Oui, j'écoute.

M. Bourbeau: Au sujet du projet de loi, on parle des obligations de Métropolitain Sud qui seront assumées par la CTRSM.

M. Ciaccia: Voulez-vous parler un peu plus fort? Il y a des représentants de la fédération qui voudraient vous entendre.

M. Bourbeau: Ah bon! Alors, si je comprends bien, ce sont des microphones qui ne fonctionnent pas.

La loi dit que la CTRSM assume les obligations. Alors, on parlait tout à l'heure des dettes, des autobus, etc., du personnel, des employés. Mais il y a aussi d'autres points qui seraient inclus, par exemple les poursuites judiciaires. Il y a deux ou trois ans, un certain nombre de poursuites judiciaires ont été intentées. Dans le domaine du transport, il y a beaucoup de poursuites judiciaires subséquentes à des accidents, par exemple. Ce sont des contingences qui vont à moyen et à long terme faire en sorte que la CTRSM devrait éventuellement payer des montants d'argent, A-t-on une idée de ce que cela peut coûter? Est-ce qu'on a fait des prévisions à la CTRSM? Je ne sais pas si les représentants de la CTRSM, qui sont ici, pourraient nous éclairer à ce sujet. C'est, je pense, un point important, parce que si, éventuellement, il y a des sommes importantes à payer, ce sont encore les municipalités membres qui devront écopier du déficit d'exploitation. Cela fait partie de ce déficit. Avez-vous des renseignements là-dessus, M. le ministre?

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas de renseignements précis là-dessus. Ce que je peux dire au député, c'est que la loi ne peut pas prévoir ce qui pourrait survenir dans toute espèce de causes qui pourraient être pendantes. J'ignore s'il y a beaucoup de causes pendantes pour la CTRSM. J'imagine qu'il y en a un certain nombre. Mais ce qui se produit généralement dans ce cas-là, que ce soit dans le domaine du transport scolaire ou dans le domaine du transport en commun, s'il arrive une catastrophe, à un moment donné, le gouvernement traite ces cas-là ad hoc et les reçoit un par un. Maintenant, on ne peut pas prévoir à ce moment-ci quelle sera l'issue des différentes causes pendantes devant les tribunaux. Effectivement, c'est, de par l'effet de la loi, la CTRSM qui devient à l'égard de tous et à tous égards la représentante de Métropolitain Sud. À ce moment-là, c'est elle qui en assume les responsabilités.

M. Bourbeau: Alors, le ministre confirme que c'est bien la CTRSM qui devra acquitter les factures inhérentes à des jugements qui pourraient éventuellement être prononcés. Pourrait-on savoir, d'une façon assez précise, combien il y a d'actions actuellement contre Métropolitain Sud? Quelles sont les provisions qui ont été faites de la part de Métropolitain Sud pour d'éventuels règlements ou pour d'éventuelles défaites en cour, de façon que l'on puisse avoir une meilleure idée des obligations que la CTRSM et, par la suite, les municipalités qui doivent payer le déficit auront à assumer?

M. Clair: Je vais demander le renseignement aux gens de la CTRSM, M. le Président, et je verrai si, au cours de la journée, on sera en mesure de fournir le renseignement.

M. Bourbeau: M. le Président, puisqu'on est toujours sur les obligations, on vient de soulever la question des poursuites judiciaires, y a-t-il d'autres obligations que la CTRSM devra absorber, à part les autobus, à part les salaires des employés, les poursuites judiciaires? Le ministre peut-il nous faire un énoncé de ce que comprend le mot "obligations" dans ce cas-ci?

M. Clair: M. le Président, quand on dit que les biens de la filiale sont dévolus à la commission qui assume les obligations de celle-ci, cela comprend tout. Mais, encore une fois, la filiale Métropolitain Sud, qu'est-ce que c'était? C'était une corporation, un corps constitué en vertu de la loi et qui pouvait assumer des responsabilités. C'est sûr qu'il y a des poursuites qui ont probablement déjà été intentées contre Métropolitain Sud et qu'elles sont en cours. On verra cet

après-midi si on peut avoir les renseignements de la CTRSM pour avoir une approximation de ce dont il s'agit.

De plus, elle avait des actifs. Or, les actifs, à toutes fins utiles, ont été quasi entièrement défrayés à 100% par le gouvernement. Elle avait des employés et ces employés vont être réaffectés sur des contrats de services que la CTRSM est en train de négocier avec les municipalités concernées. Alors, je ne vois pas très bien l'attitude du député de Laporte qui cherche des problèmes où il n'y en a pas.

M. Bourbeau: On ne cherche pas de problèmes, on cherche à éviter les problèmes, M. le ministre. Vous procédez sans savoir ce que cela va coûter aux municipalités. On se préoccupe du sort des municipalités qui ont à payer les déficits, contrairement à vous.
(12 h 30)

M. Clair: On s'en préoccupe activement, M. le Président. En acceptant de défrayer 100% des coûts d'expropriation, en proposant aux municipalités un nouveau cadre juridique dans lequel elles vont pouvoir exercer pleinement leur autonomie, il me semble qu'au contraire on y pense et que c'est le député de Laporte qui est dans l'erreur quand il fait cette affirmation.

M. Bourbeau: Ah bon! C'est l'opinion du ministre, mais non celle des maires que j'ai consultés.

M. Clair: Est-ce qu'on peut commenter?

M. Ciaccia: Brièvement, pour quelques autres détails. Il y a des conventions collectives qui existent et qui sont en train d'être renégociées. Est-ce que le ministre a pu vérifier si les transporteurs privés, d'après la loi, le Code du travail, vont être obligés de respecter les mêmes conditions de travail?

M. Clair: Nous avons longuement étudié cette question de l'application de l'article 45 du Code du travail. Vous savez qu'actuellement une cause type est inscrite en Cour d'appel et qu'il existe toute une série de dossiers dans lesquels il pourrait y avoir une application de la décision qui pourrait venir de la Cour d'appel. L'audition de cette cause en Cour d'appel du Québec doit avoir lieu le 16 janvier prochain.

Nous avons étudié la possibilité de dire: L'article 45 ne s'applique pas à des transporteurs qui viendraient remplacer la CTRSM ou la CTCUM sur ces lignes. L'effet immédiat de cela était que, pour ceux qui prétendent que l'interprétation qui a été donnée à l'article 45 est trop large, cela venait tout simplement leur couper les

jambes devant la Cour d'appel puisqu'à toutes fins utiles le législateur aurait dit à ceux qui pensent que l'effet de l'article 45 serait de faire en sorte qu'un transporteur qui viendrait remplacer la CTRSM dans un tout autre contexte est soumis à la convention collective de la CTRSM et de la CTCUM dans les deux cas: Comment pensez-vous que ceux qui prétendent le contraire auraient pu continuer à le faire devant les tribunaux si le législateur lui-même était venu modifier cela?

C'est la raison pour laquelle nous avons, finalement, retenu l'orientation qui est proposée par le projet de loi, c'est-à-dire de ne pas intervenir au niveau de l'article 45, d'attendre la décision de la Cour d'appel du Québec. On verra à ce moment quelle est la décision de la Cour d'appel. Je ne pense pas que cela crée grand dommage pour l'instant en tout cas.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas voulu créer de précédent en enlevant l'article 45, parce que, si vous l'aviez enlevé dans ce cas-ci, vous auriez eu des demandes dans d'autres industries. Pour vous justifier, vous dites que vous ne vouliez pas influencer la décision. Je pense plutôt que vous ne vouliez pas créer de précédent pour d'autres domaines. C'est la vraie raison.

M. Clair: Il n'y a pas que cela, M. le Président. Pourquoi continuer des procédures en Cour d'appel alors que celle-ci est saisie du litige, va entendre la cause sur cette question le 16 janvier? Pourquoi laisser des parties continuer à plaider devant la Cour d'appel? Si on se met à modifier la loi, on vient modifier l'argumentation. Je pense que l'article 45 mérite d'être étudié par la Cour d'appel et de faire l'objet d'un jugement et on verra par la suite.

M. Ciaccia: Le délai de 60 jours.

Une voix: Oui.

M. Ciaccia: ...comment y êtes-vous arrivés et quel en sera l'effet?

M. Clair: Après discussion avec les gens de la CTRSM, j'ai eu l'occasion de rencontrer M. Molini, le président-directeur général de la CTRSM. La formule que nous avons retenue, c'est - je vous résume l'essentiel du contenu de l'article 89.1 - de dire: Malgré l'abrogation de la filiale et de la loi qui l'avait créée, la CTRSM peut continuer à desservir jusqu'au plus tard le 31 mars, donc trois mois, à moins qu'entre-temps elle n'ait reçu un avis de 60 jours d'une municipalité, auquel cas, dans ce délai de 60 jours, la CTRSM a le temps, semble-t-il, de se tourner de bord.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a eu des représentations qui vous ont été faites de prolonger ce délai de 60 jours, autrement dit de donner une année?

M. Clair: Oui, M. le Président. J'ai eu des représentations à l'effet de retarder d'une année l'ensemble de la réforme. Je pense que cela aurait été inopportun. Toutes les municipalités - actuellement, il y en a 100 qui sont mobilisées autour de cette question, qui se réunissent régulièrement sur ce dossier - auraient été fort déçues si on avait dit: On reporte tout le processus d'un an et, en attendant, vous allez continuer de recevoir des factures. Je pense que cela aurait été très décevant.

Je comprends très bien, par ailleurs, la position délicate dans laquelle se place la CTRSM. Je dois vous assurer que je suis très heureux de l'excellente collaboration dont j'ai pu bénéficier de la part du président du Conseil des maires de la rive sud, M. Parent, maire de Boucherville, et de l'administration de la CTRSM, M. Molini en tête; la même chose du côté de la CTCUM. Il y a eu des dizaines de rencontres avec des municipalités de tous ces corridors.

Idéalement, sur le strict plan de l'administration quotidienne, le plus facile pour la CTRSM et la CTCUM - je ne parle pas de problèmes politiques que cela leur cause, seulement sur le plan administratif - c'est de continuer d'offrir un service à ces municipalités, de les facturer et d'envoyer le compte deux ans plus tard. Pour elles, c'est le plus simple et c'est évident. On doit aussi penser aux 100 municipalités qu'elles desservent, qui sont insatisfaites de cette situation et à bon droit. Je pense que, compte tenu des efforts qu'on a fait au cours des deux dernières années, le moment est venu de procéder. Il y a tout lieu de croire qu'avec, bien sûr, quelques turbulences ici et là dans l'ensemble, tout va tomber en place pour le début de 1984. C'est une réforme majeure, la réorganisation du transport en commun dans 150 municipalités. Je vous dis que c'est quelque chose à faire et que cela ne se fait pas en claquant les doigts.

M. Ciaccia: Le but, en demandant un prolongement à un an n'était pas de continuer ce qui existait dans le passé; c'était de donner l'opportunité de négocier des contrats.

M. Clair: Oui, mais on va voir à l'étude article par article qu'il y a quand même passablement de souplesse dans la loi.

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais poser une question au ministre. Supposons que la CTRSM continue de donner le service dans le réseau de Métropolitain Sud du 1er

Janvier jusqu'au 31 mars, comme vient de l'évoquer le ministre. On sait que ce réseau est déficitaire. À chaque mois qui passe, il y a des déficits qui sont occasionnés. C'est partout pareil dans le secteur du transport public. Est-ce que la CTRSM aura le pouvoir d'envoyer des factures aux 50 municipalités du réseau de Métropolitain Sud pour les déficits encourus entre le 1er janvier et le 31 mars?

M. Clair: L'effet de la loi est de dire que les municipalités cessent d'être tenues de payer le jour où la CTRSM se retire.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait répondre précisément à ma question? Est-ce que la CTRSM pourra envoyer des factures? Est-ce que les 50 municipalités seront tenues de payer le déficit pour la période du 1er janvier au 31 mars?

M. Clair: C'est ce que je dis au député. Ce n'est pas facile de poser une question du style: Avez-vous cessé de battre votre femme? Tu réponds oui et tu admets que tu la battais et que tu viens d'arrêter.

M. Bourbeau: Pour être sérieux, le ministre pourrait-il répondre à la question comme elle est posée?

M. Clair: Tu réponds non et tu passes pour un gars qui bat sa femme. Il faut que tu répondes avec un peu de nuances.

M. Bourbeau: On voudrait être sérieux, M. le ministre.

M. Ciaccia: On vous pose une question, M. le ministre.

M. Bourbeau: Pourriez-vous répondre sérieusement à une question importante?

M. Clair: En vertu du projet de loi, s'il est adopté, les municipalités cessent d'être tenues de payer le jour où le nouveau régime entre en vigueur par corridor. Prenez le corridor de Saint-Hyacinthe; à supposer que, dans ce corridor, il y ait un contrat de services qui intervienne et que, le 1er janvier, la CTRSM le desserve sur la base de la nouvelle loi, à ce moment-là, le 1er janvier les municipalités cessent d'être tenues de payer en vertu de l'ancienne loi et vont payer en vertu d'un contrat de services qui est intervenu.

Une autre hypothèse: à supposer que, dans ce corridor, c'est un transporteur privé qui remplace la CTRSM et que les avis seraient parvenus le 1er décembre dernier à la CTRSM, disant qu'elle doit cesser le service, 60 jours plus tard, la CTRSM doit se retirer et les municipalités cessent d'être tenues de payer les quotes-parts.

Une autre hypothèse: il n'y a aucun accord, il ne se passe rien et le corridor de Saint-Hyacinthe dit - ce qui n'est absolument pas le cas, encore une fois, mais on fait des hypothèses, à mon avis, inutiles - : que la Commission des transports du Québec s'arrange avec cela. À ce moment-là, la CTRSM, au 31 mars, doit se retirer et c'est jusqu'à cette date que les municipalités sont tenues de payer des quotes-parts.

M. Bourbeau: Après le 31 mars, s'il n'y a pas d'entente de conclue à l'égard d'un corridor spécifique entre la CTRSM et les municipalités, la CTRSM doit se retirer. Si elle ne se retire pas, les municipalités ne comblent plus le déficit.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Donc, elle doit se retirer pour ne pas perdre de l'argent et, à ce moment, il n'y a plus de service qui va être donné, la CTRSM retourne dans ses garages avec ses autobus et ses employés et c'est mort jusqu'à ce que les municipalités trouvent un transporteur, privé ou public. Est-ce exact?

M. Clair: Encore une fois, le député fait des hypothèses - je le comprends, c'est sa "job" comme député de l'Opposition - et essaie de faire les scénarios les plus pessimistes, alors que la réalité ne correspond pas à cela. C'est pour cela que je vous dis que la mécanique de la loi prévoit l'éventail complet des possibilités qui peuvent survenir. La CTRSM pourrait même, à la limite, décider de demeurer à tarif d'équilibre pendant la première année.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait s'étendre un peu là-dessus et nous dire ce qu'il arriverait à propos des déficits occasionnés à l'égard des municipalités membres?

M. Clair: Je pense qu'il vaudrait mieux aborder le projet de loi article par article. Toutes les réponses aux questions du député se trouvent dans le projet de loi. Je comprends qu'il n'a pas eu l'occasion de le lire, mais...

M. Bourbeau: Le député l'a lu attentivement. C'est ce qui est entre les lignes qui nous intéresse.

M. Clair: Si le député veut qu'on aborde l'étude article par article, on peut le faire. S'il a des amendements à suggérer, il les suggérera. On a accepté, dans la Loi sur le transport par taxi, quelques amendements provenant de l'Opposition parce que, effectivement, ils venaient améliorer la clarté du projet de loi et sa précision. On le

fera encore. Mais à toutes les questions qu'il pose, il trouvera réponse dans les articles du projet de loi.

M. Ciaccia: Juste une question avant qu'on commence l'étude article par article. Vous avez parlé d'un avis de 60 jours qui aurait été donné le 1er décembre. Est-ce possible que les avis soient donnés avant le 31 janvier? Autrement, vous légalisez par votre amendement des avis qui ont déjà été donnés.

M. Clair: L'effet de l'amendement va être de légaliser les avis qui ont pu être donnés avant. Parce qu'il faut bien comprendre aussi qu'en ce qui concerne la CTCUM, par exemple, elle ne sera pas du tout intéressée à ce qu'on lui impose qu'elle doive attendre un avis de 60 jours puisque c'est depuis le mois de septembre que la CTCUM a procédé à la réaffectation. C'est en septembre que la CTCUM dresse sa liste générale d'affectation, c'est comme cela qu'on appelle cela, et, à ce moment, le portrait était suffisamment clair pour la CTCUM qu'elle a procédé.

M. Ciaccia: Les 60 jours, ce ne sont pas 60 jours automatiques commençant le 1er janvier.

M. Clair: Non.

M. Ciaccia: Cela peut être moins si des avis ont déjà été donnés.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: M. le Président, on nous a avisé qu'il y a un vote à 12 h 45.

Une voix: Quelle heure est-il?

Le Président (M. Paré): J'ai 12 h 43.

M. Bourbeau: On est supposé être en Chambre à 12 h 45.

M. Clair: Est-ce qu'on peut convenir que, quand on reprendra à quinze heures, on commencera l'étude article par article?

M. Bourbeau: J'ai encore des questions à poser.

M. Clair: M. le Président, je n'ai aucune objection à répondre aux questions du député, mais je pense qu'on travaillerait de manière plus efficace si on abordait l'étude article par article. Ses questions vont toutes être soulevées par les articles.

M. Ciaccia: Peut-être une ou deux questions d'ordre général et, après, on pourra

commencer l'étude article par article; cela ne sera pas long.

M. Clair: Entendu. Vous suspendez?

Le Président (M. Paré): Les travaux sont suspendus jusqu'à quinze heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 44)

(Reprise de la séance à 15 h 10)

Le Président (M. Desbiens): La commission élue permanente des transports reprend ses travaux pour poursuivre l'étude article par article du projet de loi 46, Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives. J'appelle l'article 1. M. le ministre, vous avez...

Étude article par article

M. Clair: Oui, si on commence l'étude article par article, M. le Président, je proposerais que l'article 1 soit modifié en remplaçant la définition du mot "municipalité" par la suivante: "Municipalité: une municipalité mentionnée à l'annexe I ou une autre municipalité jointe à l'entente par décret du gouvernement." On en a donné copie aux députés?

En fait, si le député regarde la carte, il va se rendre compte qu'il est possible que, dans la périphérie immédiate des corridors de transport, il soit avantageux qu'une municipalité participe à un conseil intermunicipal de transport. On a donc voulu donner la souplesse nécessaire pour permettre à une municipalité de s'y joindre éventuellement soit à sa demande, soit à la demande unanime de toutes les autres municipalités, et que cette demande soit motivée. On va voir les circonstances dans lesquelles une municipalité peut se joindre à l'entente par décret du gouvernement aux articles subséquents.

M. Ciaccia: Le problème qu'on a avec cet amendement, c'est qu'on accepte le principe que le gouvernement puisse décréter qu'une municipalité fera partie d'une entente sans son consentement.

M. Clair: Oui, mais toujours selon la volonté unanime de toutes les municipalités concernées ou à la demande de la municipalité elle-même. Le projet de loi prévoit, en annexe, la liste des 151 municipalités qui sont actuellement desservies par des réseaux hors territoire de la CTL, la CTRSM et la CTCUM. Maintenant, on a eu des représentations à savoir qu'il serait avantageux de se donner cet élément de

souplesse.

M. Ciaccia: Je n'ai pas l'amendement à l'article 7. Allez-vous les...

M. Clair: C'est dans les articles suivants qu'on va voir les circonstances dans lesquelles on peut...

M. Ciaccia: Alors, si je comprends bien, vous allez apporter des amendements à ces autres articles.

M. Clair: Oui. L'amendement est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 1 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle la section II, conseil intermunicipal de transport, article 2.

Conseil intermunicipal de transport

M. Clair: Je propose que l'article 2 de ce projet de loi soit modifié par le remplacement des mots "avec d'autres municipalités" par les mots "avec toute autre municipalité".

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: Si on mettait le pluriel, ça signifiait nécessairement qu'il y avait au moins deux autres municipalités, alors que, dans ce cas, ça permet qu'il n'y en ait qu'une autre.

Le Président (M. Desbiens): L'article 2 est-il adopté, tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 3. L'article 3 est-il adopté?

M. Ciaccia: Avez-vous des commentaires ou des amendements à l'article 3, M. le ministre?

M. Clair: Non, je n'ai pas d'amendement. Essentiellement, M. le Président, cet article définit quel est l'objet d'un conseil intermunicipal de transport.

M. Ciaccia: Effectivement, cela veut

dire que le conseil intermunicipal de transport ne peut effectuer lui-même le service.

M. Clair: Effectivement et on précise, au paragraphe 2, que ce service de transport ne peut être effectué que par un transporteur lié par contrat avec le conseil, parce qu'on considère qu'il n'y a pas avantage à constituer, dans cette périphérie de Montréal, de nouvelles corporations municipales ou intermunicipales de transport ou de nouvelles commissions de transport et qu'il est préférable que les conseils intermunicipaux aient juridiction sur l'organisation, mais ne puissent être des exploitants et ne puissent que tansiger avec des transporteurs existants.

M. Ciaccia: Quelle sera la différence si on abolit la filiale de la CTRSM et si les conseils intermunicipaux de transport se regroupent et passent un contrat avec la CTRSM pour toute cette région?

(15 h 15)

M. Clair: La différence est énorme. Jusqu'à maintenant, la CTRSM et la CTCUM exploitaient un service hors territoire en vertu de permis qui avaient été délivrés autrefois par la CTQ à ses transporteurs privés, donc, en fonction du niveau de service, de fréquence de circuits définis autrefois par la CTQ, alors que maintenant, ce seront les autorités locales qui définiront le niveau des services, la fréquence, le tarif...

M. Ciaccia: Par contrat.

M. Clair: ...et les circuits par contrat.

M. Ciaccia: Cela devrait leur donner plus de contrôle...

M. Clair: Cela leur donne beaucoup plus de contrôle et surtout la souplesse que Métropolitain Sud et Métropolitain provincial n'avaient pas auparavant, parce que les lois de Métropolitain Sud et Métropolitain provincial étaient pas mal restrictives et obligeaient, à toutes fins utiles, la CTCUM et la CTRSM à offrir ce service.

Le Président (M. Blais): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blais): Article 4?

M. Clair: L'article 4 indique simplement que, lorsque le service est effectué par un transporteur scolaire, celui-ci ne peut le faire qu'au moyen d'autobus d'écoliers ou de véhicules d'écoliers de type minibus afin d'éviter qu'ils viennent envahir le champ de juridiction des détenteurs de permis avec

d'autres véhicules.

Le Président (M. Blais): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Blais): Article 5?

M. Clair: L'article 5 énumère simplement quel est le contenu d'une entente entre les municipalités lorsqu'elles décident de former un conseil intermunicipal de transport. On voit qu'un des avantages énormes de ce mode d'intervention, une entente intermunicipale... Dans le fond, le projet de loi est basé beaucoup sur les dispositions contenues au Code municipal et à la Loi sur les cités et villes concernant les ententes intermunicipales qui existent déjà et, contrairement à la situation actuelle où, dans toutes les lois des commissions de transport, c'est le Parlement qui a déterminé comment allaient se répartir les quotes-parts entre les municipalités, dans ce cas-ci, ce sont les conseils intermunicipaux de transport qui détermineront le partage des biens, des dettes et autres obligations du conseil, le montant de la contribution financière de chaque municipalité, le mode de répartition des contributions financières, qui siège, combien de représentants au conseil, etc. Cela donne toute la souplesse de la loi sur les ententes intermunicipales et même plus, à certains égards.

M. Ciaccia: Cela devrait leur permettre d'avoir un meilleur contrôle, spécialement dans la façon de distribuer les coûts.

M. Clair: C'est exact et on peut même d'ores et déjà espérer que, tant pour les municipalités que pour le gouvernement, il y aura une baisse des montants alloués par les pouvoirs publics au fonctionnement du transport en commun grâce à cette réorganisation et à une meilleure adaptation.

M. Ciaccia: La décision de la Commission municipale, quand les municipalités avaient contesté les factures des coûts d'activités, était basée sur la question du potentiel fiscal. Dans ce cas-ci, elles ne seront pas liées. Seront-elles liées par ce mode de répartition?

M. Clair: Non. Elles pourraient retenir comme base un mélange de nombre d'usagers ou de potentiel fiscal, de passagers-kilomètre ou toute formule qu'on peut imaginer. Le Parlement n'a jamais, quant à lui, retenu d'autres modes de répartition que le potentiel fiscal ou l'évaluation foncière. Dans le cas de la CTRSM, il y aurait quatre critères, mais à la CUM, par exemple, c'est essentiellement sur la base du potentiel fiscal. Pour Métropolitain provincial, la

CTCUQ, les corporations municipales et intermunicipales de transport aussi, il me semble, et pour la CTRSM, il y a quatre facteurs: - mais je n'ai pas avec moi la loi de la CTRSM - le potentiel fiscal, les heures, la population, les kilomètres, l'évaluation. Mais les municipalités pourront choisir ce qu'elles veulent comme base.

M. Ciaccia: Je voudrais seulement poser une question. Pour les conseils intermunicipaux de transport, comment les subventions vont-elles être applicables?

M. Clair: Jusqu'à maintenant, elles étaient versées à la CTRSM; pendant une période intérimaire, elles pourront être versées soit aux municipalités, soit à une municipalité qui serait désignée, par résolution, par toutes les municipalités pour recevoir et administrer les subventions. Elles ne seront plus versées aux transporteurs, mais au conseil intermunicipal et non aux municipalités lorsqu'il y aura formation de...

M. Ciaccia: Il n'y aura pas de subventions pour l'achat d'équipement.

M. Clair: Non. Pour les abribus... Le programme de subventions sera le même que celui qui existe déjà dans l'ensemble du Québec, à savoir une subvention de 40% au revenu produit jusqu'à un certain maximum, plus une subvention de 100% du manque à gagner provenant de l'émission de laissez-passer, plus la subvention aux laissez-passer à tarif réduit comme s'ils étaient des laissez-passer émis à leur pleine valeur, plus 75% des abribus.

Pour l'acquisition de matériel roulant - ce n'est pas dans la loi, c'est dans le décret d'aide financière - jusqu'à maintenant, on n'a pas voulu inciter les conseils intermunicipaux de transport à acquérir des autobus. Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas éventuellement avantage à le faire; maintenant que les grandes agglomérations du Québec sont dotées de commissions ou de corporations intermunicipales de transport et qu'elles sont bien équipées, nous faisons face à un problème dans les municipalités de 30 000 à 50 000 habitants. À partir d'une expérience à Shawinigan et à Grand-Mère, nous sommes en train d'essayer de voir quel type de programme serait le plus adapté. Il y aurait peut-être même lieu dans ces cas-là d'en venir à subventionner entièrement le coût d'acquisition d'autobus, mais on trouve qu'il est trop tôt pour prendre une telle décision. On ne veut pas faire en sorte que les municipalités soient incitées à acquérir d'autres équipements quand on sait qu'il en existe chez des transporteurs privés et chez des transporteurs publics.

Une autre représentation nous a été faite. Dans la mesure où on subventionnerait

des autobus dans le secteur privé, l'Association des propriétaires d'autobus nous a fait valoir qu'il faudrait être très prudent et s'assurer qu'un transporteur privé ne puisse pas faire une concurrence déloyale par son transport privé avec des autobus qui auraient été défrayés pour les trois quarts par les deniers publics. Cela présente des problèmes, mais, pour l'instant, dans le programme d'aide financière, on ne prévoit pas subventionner l'achat d'autobus par des conseils intermunicipaux.

M. Ciaccia: Si les commissions de transport veulent acquérir de l'équipement, elles peuvent être subventionnées pour l'achat d'équipement.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Les CIT ne seront pas subventionnés.

M. Clair: Non.

M. Ciaccia: Est-ce que cela ne produira pas différentes classes d'usagers? Est-ce que cela ne peut pas affecter... Si la Commission de transport de la rive sud de Montréal obtient des équipements, elle pourra être subventionnée; si les CIT font des ententes avec des transporteurs privés, ils ne pourront pas l'être.

M. Clair: Exact. Le problème que vous soulevez est un problème réel. Nous ne sommes pas parvenus à trouver comment on pourrait s'assurer que, si on subventionne l'acquisition d'autobus par un transporteur privé, ces autobus puissent servir... Il n'est pas nécessairement en circulation 24 heures par jour, continuellement. Comment éviter que ces autobus puissent servir à de la concurrence déloyale auprès d'autres transporteurs privés qui, eux, ne seraient pas subventionnés pour l'acquisition d'autobus?

On étudie la question, mais, encore une fois, pour la première année, cela ne crée pas de problème puisque les commissions de transport détiennent suffisamment de matériel. À la limite, il faudrait peut-être envisager l'une ou l'autre de deux choses: soit cesser de subventionner et les commissions de transport et les transporteurs privés pour des autobus qui sont utilisés dans ces corridors-là, auquel cas cela aura un impact certain sur les coûts de propriété, donc sur le coût des billets pour ces gens-là; soit dire qu'on subventionne des autobus qui deviennent propriété des conseils intermunicipaux de transport, mais qui ne peuvent être utilisés que pour les fins strictes du transport en commun. On perd ainsi l'économie d'échelle qu'on peut avoir si l'autobus sert tant dans le secteur privé pour ses activités régulières que pour le transport

en commun.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a un danger dans le cas actuel que, si vous excluez les subventions pour l'achat d'équipement, les CIT n'ayant pas ces subventions, cela ait pour résultat que les tarifs soient plus élevés?

M. Clair: Oui, dans la mesure où... Théoriquement c'est vrai, mais pratiquement, comme les transporteurs privés qui vont offrir le service vont l'offrir généralement à partir d'équipements existants et, donc, à leur coût marginal, à ce moment-là, oui, théoriquement, c'est absolument fondé, mais pratiquement il ne semble pas que les transporteurs privés aient à acquérir beaucoup de nouveaux autobus. Ils utiliseront plutôt leur flotte existante; la même chose pour les transporteurs publics. Au départ, cela ne crée pas de problème. C'est plus à terme, s'il y avait un transfert massif sur les cinq prochaines années des transporteurs publics vers les transporteurs privés en termes de choix et que les transporteurs privés aient à s'équiper, à ce moment-là, théoriquement, il pourrait y avoir un effet. Mais, encore là, des représentants de l'APAQ, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, avec qui j'ai eu l'occasion d'en discuter de façon informelle - je le reconnais - aimeraient, dans la mesure où elle prendra la relève de transporteurs publics, avoir l'occasion d'intégrer ce service à ses services déjà existants, que ce soit pour la charte-partie ou pour ses circuits réguliers. À ce moment-là, elle dit: Si vous m'obligez, parce que vous me fournissez un autobus, à ne l'exploiter que strictement à ces fins-là, je suis obligée de faire répercuter mon coût de propriété entièrement sur eux. Même si vous me donnez une petite ou une moyenne subvention, je ne gagne pas parce que je ne peux pas utiliser mon autobus sur des circuits de transport en commun et sur les autres.

On étudie cette question-là, on est conscient du problème. Apparemment qu'en Ontario, dans les villes de 30 000 habitants, le gouvernement défraie 100% du coût de l'autobus, le met à la disposition des municipalités qui le font exploiter par une entreprise privée, mais avec une interdiction d'utiliser cet autobus à quelque autre fin que ce soit.

M. Ciaccia: Vous placerez les CIT sur le même pied que les commissions de transport.

M. Clair: C'est cela. Comme je vous le dis, c'est plus à terme que ce problème-là se pose qu'au départ.

M. Ciaccia: Évidemment, au début, si toutes les ententes sont conclues avec la CTRSM, le problème ne se posera pas parce que les équipements sont là pour la première année.

M. Clair: Oui. Du côté des transporteurs privés, comme ils ont souvent des disponibilités d'équipements et que ces services seraient intégrés en quelque sorte au service qu'ils offrent déjà, ils offriraient le service, dans le fond, à son coût marginal et non pas en imputant pleinement le coût de propriété au service offert.

M. Ciaccia: Si le coût d'expropriation a été payé à 100% par le gouvernement et que la dette à long terme est complètement payée... On m'a mentionné ce matin que, sur les 2 000 000 \$, il y avait 1 900 000 \$ qui avaient déjà été payés.

M. Clair: Non, c'est-à-dire qui ont été assumés par le gouvernement.

M. Ciaccia: Assumés par le gouvernement, d'accord. Cela veut dire que l'équipement se trouve maintenant payé et cela devrait aider...

M. Clair: C'est-à-dire qu'il n'est pas tout payé, mais il n'entraîne...

M. Ciaccia: Cela n'entraîne aucuns frais additionnels. Le gouvernement a assumé la dette. Cela veut dire que la CTRSM a maintenant de l'équipement qui a été payé effectivement par le gouvernement.

M. Clair: Exact, ou qui sera payé.

M. Ciaccia: Pour elle, il n'y a pas de montants dus. Dans le calcul des tarifs, par exemple, est-ce que cela devrait avoir un effet de réduction des coûts pour les usagers?
(15 h 30)

M. Clair: C'est certain que cela a un effet positif. Dans la mesure où le gouvernement assume 75% ou 100% des coûts de propriété d'un autobus, c'est évident que ça se répercute sur les coûts, les prix que peut faire la CTCUM ou la CTRSM.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui arrive avec la subvention si la CTRSM, par exemple, a acheté un autobus pour le contrat qu'elle a signé avec un CIT?

M. Clair: Je ne comprends pas la question.

M. Ciaccia: Il y a une subvention qui, normalement...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui arrive si la CTRSM doit acheter un autobus pour un contrat qu'elle doit remplir? Maintenant, le CIT ne reçoit pas de subvention. Si la CTRSM doit signer des ententes et doit acheter de l'équipement additionnel, est-ce que la subvention va s'appliquer à la CTRSM?

M. Clair: Si elle achète des autobus pour les fins spécifiques du contrat.

M. Ciaccia: Parce que la...

M. Clair: M. le Président, il faut bien comprendre. La réponse à la question du député, c'est oui. Ce serait susceptible de subventions. C'est oui pour deux raisons. La première, c'est que la faiblesse de l'exploitation du réseau Métropolitain Sud et de la CTRSM, et même, à certains égards, de la CTCUM, c'est que les services ne sont pas pleinement intégrés. Si on regarde sur la carte toute cette partie du territoire qui est desservi par la CTL, c'est un réseau unique de transport, et l'autobus qui peut partir de Saint-Donat va ramasser des passagers, même sur son parcours, dans la ville de Laval. Pour ce qui est du réseau Métropolitain Sud, actuellement, les autobus circulent à portes fermées sur le territoire de la CTRSM. Avec des contrats de services, il va devenir possible pour la CTRSM de réorganiser ses propres circuits d'autobus et d'intégrer l'autobus qui va circuler tant en dehors de son territoire que sur son propre territoire, d'en intégrer pleinement les services. On n'aurait pas avantage, en termes de pouvoirs publics, de maintenir le principe des portes fermées de la CTRSM sur son propre territoire quand elle intègre des services à partir de contrats de services avec les services qu'elle offre chez elle. Cela deviendrait très complexe de le faire, d'une part, et, deuxièmement, ce ne serait pas avantageux sur le plan des coûts pour la collectivité et pour les pouvoirs publics.

Le deuxième argument, c'est que les coûts de propriété ne sont pas le facteur le plus important, déterminant en matière de coûts de transport, en matière de structure des coûts de transport. C'est sûr que les coûts de propriété, c'est important, mais, dans la mesure où il y en a déjà 75% qui sont absorbés par le gouvernement, cela diminue d'autant l'impact dans les budgets. Même là, encore une fois, un transporteur privé qui vient prendre la relève est intéressé à le faire surtout dans la mesure où il peut l'intégrer à des services qu'il offre déjà. C'est la même chose pour la CTRSM. Les coûts de propriété deviennent moins significatifs à ce compte-là et, si on ne veut pas forcer la CTRSM à tenir encore une double comptabilité et à désintégrer le service qu'elle offre sur le territoire, on

préfère continuer à subventionner l'acquisition des autobus pour la CTRSM et la CTCUM.

M. Bourbeau: Je veux poser une question à M. le ministre. La dette obligataire de Métropolitain Sud au 31 octobre, d'après les informations qu'on a, était de 1 462 000 \$. Je comprends que le gouvernement a pris à sa charge toute cette dette.

M. Clair: Oui. Si je comprends bien, on aurait payé, en 1982, pour le service de la dette, 329 985 \$ et on paiera, en 1983, 326 345 \$. On paiera ou on a déjà payé, je ne peux pas vous le dire. On paiera, j'imagine.

M. Bourbeau: Cela comprend l'amortissement de capital, évidemment, sûrement.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Il y a également, d'après les informations qu'on a, un emprunt de banque. M. le ministre, il y avait, au 31 octobre, un emprunt de banque de 545 000 \$. Cela n'est pas nécessairement pour de l'achat de matériel, je présume. Enfin, je ne sais pas si cela en est ou non. Qui va hériter de cette dette? C'est aussi une obligation qui va tomber dans le patrimoine de la CTRSM. C'est un montant important. C'est au-delà de 500 000 \$. Ce sont les chiffres qui nous ont été fournis par la CTRSM.

M. Clair: ...le trésorier de la CTRSM. Je dois dire là-dessus que moi, je n'ai pas d'objection à tenter de donner les informations au député de Laporte. Par contre, s'il a des questions à poser à la CTRSM, je me dis: Soit, ces gens vont se faire un plaisir de lui répondre. Je veux bien essayer de lui donner les réponses. Mais c'est parce que...

M. Bourbeau: Ce ne sont pas les montants, ce sont les principes qui sont en cause. J'essaie de voir quel est le montant d'argent, quelles sont les responsabilités. Vous avez employé dans le projet de loi le mot obligations. La CTRSM a des obligations nouvelles créées par le fait qu'elle absorbe la filiale. Ces obligations, je veux savoir lesquelles et qui va avoir à les absorber. Je sais fort bien qu'en fin de compte, ce sont les municipalités qui vont devoir en payer 50%. Je donne un exemple: un emprunt de banque de 500 000 \$. Qui va hériter de cela?

M. Clair: J'ai avec moi le trésorier de la CTRSM et il m'indique que, si le député

voulait me fournir le renseignement qu'il a, on pourrait essayer d'identifier ce dont il s'agit.

M. Bourbeau: C'est un renseignement qu'on a eu de la CTRSM au téléphone, en l'appelant. On nous a donné le solde de la dette au 31 octobre, l'emprunt bancaire sur marge de 545 000 \$ de Métropolitain Sud. Je présume que le trésorier est au courant. C'est lui qui nous a donné les renseignements ou ses services.

M. Clair: C'est un emprunt qui vise à financer le déficit courant de 1983. Car la CTRSM facture l'année suivante. Et vous vous souvenez que c'est ce qui a mis le feu aux poudres à un moment donné quand la Commission municipale a interdit... Alors que les municipalités desservies refusaient de payer leur quote-part, la Commission municipale, à un moment donné, a refusé l'autorisation à la CTRSM de continuer de faire des emprunts temporaires pour financer la quote-part des municipalités. C'est à ce moment que j'ai rencontré les maires et que la plupart des municipalités ont accepté de payer leur quote-part en 1982. Il resterait, selon mes informations, 56 000 \$ de quote-part impayée jusqu'au 31 décembre 1982. Cela vise à financer le déficit courant de 1983.

M. Bourbeau: L'année 1983 va être payable par les 50 municipalités.

M. Clair: Jusqu'à maintenant, oui, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi. Maintenant, je me doute bien qu'il y aura des discussions sur cette question.

M. Bourbeau: Dans l'esprit du ministre, est-ce qu'il serait possible que cela fasse partie des obligations payables par les sept municipalités de la CTRSM?

M. Clair: Non, c'est évident qu'on ne pourra pas demander aux sept municipalités de la CTRSM de payer pour un service qui a été offert dans d'autres municipalités.

M. Bourbeau: Bien noté.

M. Ciaccia: Je voulais juste dire au ministre que ce n'est pas parce qu'on veut interroger la CTRSM et avoir les chiffres. Mais la loi impose certaines obligations, certaines responsabilités. Avant de dire: On va approuver certains articles, on veut savoir quelles sont les responsabilités, qui va payer. Si cela était nécessaire, on apporterait des amendements pour nous assurer que ce sont les bonnes parties, celles qui sont responsables pour les dettes encourues.

M. Clair: Je suis tout à fait d'accord

avec le député. La seule chose que je ne voulais pas, c'est qu'on commence à entendre la CTRSM...

M. Ciaccia: Non, ce n'est pas notre intention.

M. Clair: ...et la CTCUM, parce que j'ai moi-même demandé que des gens de la CTRSM et de la CTCUM assistent à nos débats.

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

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 6, il y a un amendement.

M. Clair: Je propose de modifier l'article 6 du projet de loi par l'addition de l'alinéa suivant: "Les municipalités parties à l'entente peuvent demander au gouvernement, par des résolutions précisant les raisons de cette demande, d'y joindre une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I, lorsqu'elles estiment que des personnes résidant sur le territoire de cette municipalité sont susceptibles d'utiliser le service de transport en commun projeté."

Je pourrais peut-être donner l'explication au député. Si vous regardez sur la carte, c'est particulièrement visible dans le cas de Joliette, par exemple, où les élus de la région de Joliette nous ont fait valoir le point que, s'ils se forment en conseil intermunicipal de transport, avec ou sans subvention de leur part au transport en commun, la limite géographique du territoire juridique de la CTCUM dans cette partie du territoire fait en sorte que des citoyens de municipalités comme Saint-Charles-Borromée, particulièrement, pourraient utiliser massivement les services de transport en commun qui seraient offerts dans Joliette, sans que la municipalité dans laquelle ils résident soit appelée à y contribuer. Comme, encore une fois, le territoire de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial est un territoire arbitraire, défini par les permis qui avaient été émis, et que cela ne tenait pas nécessairement compte de la réalité géopolitique, démographique du territoire à desservir, cela nous a été signalé. Je me souviens, quand j'ai rencontré les maires, il y a quelques semaines, les 16 et 17 novembre, que c'est l'un des points qui a été immédiatement soulevé par le maire de Joliette et on a trouvé que cela avait du bon sens.

M. Ciaccia: Vous ne trouvez pas cela un peu dangereux, M. le ministre? C'est évident que les municipalités qui font des ententes vont essayer le plus possible d'être

en position de réduire les coûts de fonctionnement. Plus il va y avoir de municipalités qui vont être incluses, plus cela va réduire leur charge de fonctionnement. De la façon que vous libellez votre amendement, cela laisse la porte complètement ouverte lorsqu'elles estiment si elles peuvent les estimer, les coûts. Si une municipalité vient vous voir et vous dit: On estime que l'autre municipalité va utiliser notre service, on ne demande pas si vraiment elle va l'utiliser, on ne fait pas d'enquête, on ne demande pas le point de vue des autres, on ne fait pas de référendum ou de consultation. Il me semble que c'est un peu trop large. Cela ouvre un peu trop la porte à la possibilité d'abus. Elle estimera que des gens de la municipalité avoisinante vont utiliser le transport en commun et vous allez devoir les inclure. Sur quelle base? Comment vont-ils payer? Combien de gens vont utiliser le transport en commun? Cela ouvre la porte à toutes sortes de questions.

M. Clair: Effectivement, M. le Président, ce qui soutient l'argumentation des municipalités qui ont demandé cela, c'est justement le fait qu'il est avantageux que le plus grand nombre de municipalités y participent dans une même agglomération, dans un corridor donné, afin de réduire les coûts pour l'ensemble de la collectivité. Maintenant, il faut bien noter que ce sont "les municipalités parties à l'entente". Cela veut dire que chacune des municipalités partie à l'entente doit adopter une résolution qui précise les raisons de cette demande. Et, comme il s'agit du départ d'un conseil intermunicipal, on ne peut qu'employer l'expression "lorsqu'elles estiment". Lorsque viendra le moment de renouveler l'entente, elles devront le démontrer et non pas seulement l'estimer, mais le démontrer.

M. Ciaccia: Cela va être un peu tard...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: ...parce qu'il va y avoir déjà des factures, des coûts de fonctionnement. Sur quelle base seront-elles obligées de...

M. Clair: Sur la base dont elles auront convenu entre elles.
(15 h 45)

M. Ciaccia: Non, mais la nouvelle base qui oblige de participer... Je voudrais porter à l'attention du ministre un autre aspect qui peut l'aider dans la réponse qu'il a faite. Si on regarde l'article 7, on trouvait déjà que l'article 7 était un pouvoir même un peu dangereux parce que cela pouvait imposer le service à une municipalité qui refusait, mais, au moins, dans l'article 7, il y a le refus d'une municipalité. Cela veut dire qu'il faut

qu'elle refuse, que quelqu'un le lui demande. Quand elle refuse de faire partie d'une entente avec d'autres municipalités, c'est que ces dernières estiment que ce refus risque de compromettre l'organisation du service de transport. Alors, même si on avait certains doutes sur l'article 7, au moins il y avait certaines protections parce que, d'abord, il fallait que la municipalité refuse et ensuite les autres municipalités devaient démontrer, je présume, au ministre que le refus de cette municipalité risquait de compromettre l'organisation du service de transport en commun ou de le rendre trop onéreux. Alors, si elles démontraient cela au ministre, le fardeau de la preuve était portée par elles; la municipalité qui refusait, je présume, aurait dû être consultée pour faire valoir son point de vue. Mais, dans l'article 6, vous vous donnez un droit, je ne dirais pas qui est complètement à l'encontre, mais qui va beaucoup plus loin que l'article 7.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: C'est presque inutile d'avoir un article 7 que vous n'amendez pas, je pense, et dans l'article 6, vous dites: Lorsqu'elles estiment que ces municipalités sont susceptibles d'utiliser... Cela ne laisse pas une grande protection.

M. Clair: M. le Président, il faut bien dire qu'on vise deux situations un peu différentes. Dans le cas de l'article 7, il s'agit de municipalités qui sont déjà desservies par Métropolitain provincial et Métropolitain Sud et qui pourraient compromettre...

M. Ciaccia: Non, de la façon que je lis cela - c'était peut-être l'intention - l'article 7 ne dit pas que ce sont les municipalités qui sont déjà desservies. Cela peut s'appliquer à n'importe quelle municipalité, aujourd'hui, demain et dans l'avenir, une nouvelle entente. Et vous avez déjà défini les municipalités.

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas d'objection à ce qu'on modifie le mot "estiment" par les mots "lorsqu'elles démontrent" pour mettre un fardeau de la preuve plus pesant sur les épaules des municipalités, mais il faut bien comprendre, encore une fois, que c'est à la demande des municipalités qu'on fait cela. Elles devront démontrer de façon sérieuse que leurs motifs sont justifiés et qu'on a besoin de cela. Dans le fond, c'est d'essayer de régler un tant soit peu la question des effets de débordement en laissant, bien sûr... Il faut qu'il y ait quelqu'un qui finisse par décider. C'est le gouvernement.

M. Ciaccia: Je comprends les effets de

débordement, mais pourquoi ne pouvez-vous pas vous en tenir à l'article 7? Même à l'article 7, on aurait voulu s'assurer qu'il y ait plus de critères pour protéger une municipalité qui, de bonne foi, n'a pas besoin du service et ne le veut pas.

M. Clair: On peut poser la question à l'envers aussi. Ce serait quoi, l'intérêt de cinq ou six municipalités, d'aller essayer d'imposer le service à une autre?

M. Ciaccia: C'est bien simple. Vous savez ce qui arrive à l'île Bizard. Je pense qu'il y a un autobus environ aux deux jours, même une fois par semaine. Ces gens sont obligés de payer leurs taxes à la CTCUM de la même façon. L'intérêt est très évident, on veut des contribuables pour payer le service d'autobus, même s'ils ne l'utilisent pas.

M. Clair: Mais le député ne m'a pas laissé finir. Quel serait l'intérêt des municipalités de soulever une guerre politique avec une municipalité? Et quel serait l'intérêt du gouvernement d'aller semer le trouble dans une municipalité pour l'organisation du transport en commun?

M. Ciaccia: Vous êtes en train d'ouvrir un débat qui pourrait durer toute la fin de semaine.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: On pourrait parler de la loi 38.

M. Ciaccia: Je ne veux pas faire cela, je veux partir à 18 heures. Ce n'est pas la question de savoir quel serait l'intérêt. Il peut y en avoir des intérêts; ce que vous estimez être un intérêt, un autre peut l'estimer d'une autre façon. La question demeure; même si vous dites "démontrer" plutôt qu'"estimer", cela ne change pas grand-chose. Vous continuez à dire "sont susceptibles d'utiliser". Pourquoi ne laissez-vous pas l'article 6 tel quel? Vous avez ce pouvoir-là dans l'article 7.

M. Clair: Non, l'article 7 c'est dans le cas d'une municipalité qui refuse d'être partie à l'entente et les autres municipalités estiment que ce refus risque de compromettre l'organisation du service de transport. L'article 6, tout ce qu'il vient faire, c'est de permettre d'élargir l'annexe I. C'est ce qu'il permet.

M. Ciaccia: On force à élargir. Vous venez de dire dans votre discours de deuxième lecture que c'est la décision des élus locaux. Si une municipalité ne veut pas faire partie de cela, pourquoi ne lui laissez-vous pas le choix de ne pas faire partie de

cette entente? Vous voulez en revenir avec l'article 7 pour démontrer vraiment que cela peut risquer... Le fait qu'elles ne veulent pas faire partie d'une entente ne devrait pas vous permettre de les obliger d'en faire partie. C'est ce que vous faites dans l'article 6. Vous dites même "sont susceptibles d'utiliser". Vous ne dites même pas qu'elles vont l'utiliser, elles sont "susceptibles" seulement.

Le Président (M. Blais): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: J'aimerais renchérir sur ce qu'a dit mon collègue, le député de Mont-Royal. Il faut regarder les articles 6, 7 et 8 ensemble. À l'article 6, tel qu'on nous propose de l'amender, on enclenche le processus qui fait qu'une ou des municipalités pourront être forcées d'être parties au système de transport en commun malgré elles. Ce qui me perturbe un peu... M. le Président, on va attendre que le ministre ait terminé de consulter ses adjoints. J'ai l'impression que je parle dans le vide.

Le Président (M. Blais): Est-ce que vous croyez nécessaire de suspendre la séance pendant quelques minutes, M. le ministre?

M. Clair: Oui, peut-être.

Le Président (M. Blais): Nous suspendons les travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 53)

(Reprise de la séance à 15 h 56)

Le Président (M. Blais): À l'ordre, s'il vous plaît! On revient. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: J'avais commencé à vous dire que les articles 6, 7 et 8 doivent être lus ensemble. Ces articles décrivent un processus qui fait qu'à la demande de certaines municipalités d'autres municipalités peuvent être entraînées de force dans un conseil intermunicipal de transport.

À l'article 8, une fois la demande faite et la preuve faite, le gouvernement, d'autorité, fixe le nombre de membres que cette municipalité peut déléguer au conseil, détermine le nombre de voix, fixe le montant de la contribution foncière, etc. Une municipalité qui déciderait ne pas vouloir de transport en commun pour des raisons, comme on dit souvent, mieux connues d'elle-même serait forcée, malgré sa volonté, de faire partie d'un conseil intermunicipal de transport, de payer des sommes d'argent, etc.

On doit retourner en arrière et voir ce

qui s'est passé. Il y a quelques années, dans les territoires en dehors des commissions de transport, certaines municipalités ne contribuaient pas au transport au commun. Elles en avaient un parfois, organisé par des transporteurs privés, mais elles n'avaient pas à le subventionner et à s'en occuper. Un jour, on a passé un amendement à la loi sur la CTRSM par lequel, sans que les municipalités soient consultées, elles ont été obligées de payer pour le transport en commun. Elles ne le savaient même pas, d'ailleurs; elles l'ont appris, dans bien des cas, un an ou deux après, lorsqu'elles ont reçu les factures.

Le ministre s'est rendu compte que ce n'était peut-être pas la meilleure façon de procéder. Je pense qu'il l'a reconnu puisque, aujourd'hui, on change le régime. On a dit - j'ai cru comprendre que c'était la volonté du gouvernement - que ces municipalités, dorénavant, pourraient se retirer de Métropolitain Sud et qu'elles auraient la liberté d'opter ou non pour du transport.

Or, voilà qu'après avoir corrigé une situation qui semblait inique, inéquitable on revient un peu par la porte d'en arrière, en disant: Malgré ce qu'on a déjà fait et ce qu'on voulait corriger, on pourrait encore forcer les municipalités à faire du transport en commun, à en payer ou à en défrayer bien qu'elles n'en veuillent pas. Je trouve que c'est de l'incohérence; ou bien on les y oblige ou bien on ne les y oblige pas. Il me semble que, si on a convenu que, dorénavant, les municipalités seraient libres et autonomes, on devrait leur laisser la liberté.

Je ne suis pas surpris que l'Union des municipalités ait contesté ces articles et la façon dont on procède. C'est encore un autre exemple de l'autonomie municipale qui est bafouée. On va dire que c'est au nom du bien public. Je ne sais pas s'il est exact de le dire ou de ne pas le dire. Les municipalités ont le droit de penser qu'elles ne veulent pas défrayer du transport en commun et les citoyens, à l'intérieur de ces municipalités, en jugeront. Si, à l'intérieur des municipalités, des citoyens estiment que le conseil municipal n'a pas raison de ne pas fournir du transport, on le fera payer aux administrateurs municipaux lors des élections suivantes.

(16 heures)

Aujourd'hui, c'est le gouvernement qui, éventuellement, pourra décréter qu'une municipalité va fournir du transport en commun. Je pense que c'est malheureux. Le principe de l'autonomie municipale est bafoué encore une fois. Ce n'est pas la première fois que cela se produit depuis un certain temps. On le voit présentement avec le projet de loi 38. Les tollés fusent de partout dans le milieu municipal.

Le Président (M. Blais): À l'ordre, s'il

vous plaît!

M. Bourbeau: Qu'est-ce qui se passe, M. le Président?

Le Président (M. Blais): Nous ne sommes pas au projet de loi 38. Nous en étions à la loi sur le transport. S'il vous plaît, M. le député de Laporte!

M. Bourbeau: M. le Président, franchement, vous êtes d'une "tolérance" exemplaire. Je dois avouer que j'ai rarement vu un président qui rappelle à l'ordre un député qui fait allusion à une loi.

M. Clair: Vous faites bien, M. le Président. Je remarque que vous êtes particulièrement alerte et vigilant.

Le Président (M. Blais): Et non partisan. Merci.

M. Bourbeau: M. le Président, je ne peux même pas me choquer tellement votre remarque est surprenante.

Comme je le disais si bien, il y a présentement des lois que je ne nommerai pas, puisqu'on ne me le permet pas, qui, de plus en plus, vont dans le sens d'éroder l'autonomie municipale. C'est à ce niveau que cela blesse actuellement. Je me demande s'il n'y a pas moyen de repenser à cela et d'enlever complètement ces articles. Si une municipalité décide de ne pas vouloir de transport, on pourrait peut-être faire en sorte que, à l'intérieur de ce territoire, quand on y circulera, on circulera porte fermée, que les municipalités n'auront pas à payer et que les citoyens ne jouiront pas du service. Est-ce qu'on a étudié cette possibilité au gouvernement?

M. Clair: M. le Président, je m'insurge avec vigueur contre les propos du député de Laporte, parce que, d'abord, en termes d'autonomie municipale, pour la toute première fois, nous allons permettre à des municipalités d'exercer leurs responsabilités et de déterminer elles-mêmes le niveau de service et le déficit qu'elles désirent encourir. Ces déclarations me surprennent d'autant plus qu'il a été président du Conseil des maires de la rive sud à la tête de la CTRSM. Il sait fort bien que l'organisation du transport des personnes dans un milieu n'est pas basée sur les limites territoriales, mais est fonction de la répartition de l'urbanisation dans un territoire donné et qu'il serait impensable et inimaginable, comme les municipalités me l'ont elles-mêmes souligné...

M. Ciaccia: M. le Président, je remarque le changement de présidence.

M. Clair: Je sais que vous faites cela pour briser mon élan.

M. Ciaccia: Je fais cela pour soulager le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, je signale l'arrivée d'un président qui s'y connaît en matière de transport.

M. Clair: M. le Président, il y a des contraintes physiques dans l'organisation du transport. On ne peut pas, dans un corridor de transport, permettre à une municipalité qui, sur le plan territorial, serait particulièrement bien située de bénéficier d'un service sans qu'elle ait à y contribuer et que, en plus de cela, ses citoyens aient l'occasion d'en bénéficier.

Je vous donne les trois exemples les plus susceptibles de se produire. Je n'ai pas eu de nouvelles dernièrement de Léry. Alors, j'ai participé à une réunion avec toutes les municipalités du corridor de Valleyfield, Beauharnois, Châteauguay. Je les ai rencontrés. Il y a une municipalité qui ne désirait pas participer. Les autres maires - et j'en prends à témoin M. Olivier, de la CTCUM, qui était présent - ont vertement réprimandé le pro-maire présent à ce moment-là, lui disant: Cela n'a pas de bon sens. Tu n'es pas pour nous faire cela. On va demander au gouvernement de te forcer à entrer. La simple menace a été suffisante, parce que tout le monde conçoit que cela n'a pas de bon sens. Ce pouvoir, j'en suis convaincu, s'il est inscrit dans la loi, le gouvernement aura très rarement l'occasion de l'utiliser parce que les municipalités vont finir par s'entendre. Mais s'il n'y a pas un tel pouvoir à la portée de chacune des municipalités parties à une entente de forcer une municipalité à se joindre à l'entente, je suis convaincu que certaines vont en bénéficier sans y contribuer.

L'autre exemple, c'est le cas de Joliette. Le député dit: Il serait possible de circuler à porte fermée. Il n'est pas question de circuler à porte fermée, l'autobus n'y va même pas sur le territoire de Saint-Charles-Borromée, sauf que les résidents de Saint-Charles-Borromée s'en viennent parfois à distance de marche prendre l'autobus dans Joliette qui, elle, supporterait seule, à ce moment, les déficits encourus par les usagers de Saint-Charles-Borromée. C'est cela que vise cet article.

M. Bourbeau: C'est ce qui se passe sur la rive sud depuis toujours. Les gens qui vivent en dehors du territoire de la CTRSM prennent l'autobus à Brossard. Ils le prennent depuis toujours.

M. Clair: Vous avez raison et c'est un problème universel. La CTCUM prétend que

les gens de la rive sud augmentent le déficit d'exploitation de la CTCUM par leur présence dans le métro et dans le réseau d'autobus. Nous savons que le problème est universel et qu'on ne peut le résoudre parfaitement.

M. Bourbeau: Vous avez créé le problème avec vos stationnements d'incitation.

M. Clair: Non, absolument pas, M. le Président.

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

M. Bourbeau: Oui, vous avez fait des stationnements d'incitation pour pousser les gens...

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

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas interrompu le député de Laporte, qu'il me laisse donc la parole quand je l'ai.

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

M. Bourbeau: Vous m'avez interrompu plusieurs fois tantôt.

M. Clair: Le problème des effets de débordement dans tous les systèmes de transport qui sont subventionnés par les pouvoirs publics, municipalités et gouvernement, c'est un problème universel. Mais cela ne doit pas nous empêcher d'essayer de régler les injustices les plus flagrantes. C'est pour donner suite aux vœux des municipalités concernées que nous avons proposé les deux circonstances dans lesquelles on peut forcer une municipalité à se joindre, soit parce que cela viendrait compromettre l'organisation d'un service et le rendre trop onéreux dans un corridor existant, soit encore que parce que, dans un bout de ligne, des gens en profiteraient indûment.

M. le Président, je reviens à mon amendement. À la suite des représentations qui m'ont été faites - vous ne pourrez pas dire que je n'en tiens pas compte - je suis disposé à changer le mot "estiment" de l'amendement que j'avais proposé par le mot "démontrent".

M. Ciaccia: Pourriez-vous aller un peu plus loin, M. le ministre? Quand vous dites "démontrent" qu'ils sont susceptibles d'utiliser, pensez-vous que c'est assez? Cela va démontrer que des gens sont susceptibles de l'utiliser; on n'a pas besoin de démontrer qu'ils vont l'utiliser ou qu'ils l'utilisent. C'est pas mal vague.

M. Clair: Non, mais c'est qu'il s'agit d'un service à être créé et non pas d'un service qui existe.

M. Ciaccia: Je comprends.

M. Clair: Alors, il faut démontrer qu'ils sont susceptibles de l'utiliser; sans quoi, cela ne vaudra rien dire.

M. Ciaccia: Il doit y avoir une autre formule qui va restreindre et qui va mettre un peu plus de protection, car, comme c'est là, il ne faudrait pas retirer de la main droite ce que vous donnez de la main gauche. On avait donné plus d'autonomie aux municipalités; là, vous laissez la porte complètement ouverte à un peu d'arbitraire, sans protection. Est-ce qu'au moins la municipalité peut se faire entendre, peut s'expliquer?

M. Clair: Certainement que la municipalité...

M. Ciaccia: Oui, mais là c'est au niveau des intentions. Quelle protection une telle municipalité aura-t-elle dans votre projet de loi pour démontrer qu'elle ne veut pas participer à l'entente et qu'elle a des raisons valables pour ne pas participer?

M. Clair: Il me semble, M. le Président, qu'une telle municipalité a beaucoup de protection. D'abord, chacune des municipalités doit adopter une résolution qui précise spécifiquement les raisons pour lesquelles cette demande est faite. Ce n'est pas quelque chose qui se passe sur le coin de la table; chaque municipalité va devoir adopter une résolution spécifique. D'autre part, elles vont devoir démontrer au gouvernement que des personnes qui résident sur le territoire de cette municipalité sont susceptibles d'utiliser le service de transport en commun projeté. Le gouvernement ne se satisfera pas de n'importe quoi.

En plus, vous vous imaginez bien que la municipalité en cause va faire valoir son point de vue auprès du ministre, auprès du député, auprès de l'Opposition si vraiment cela n'a pas de bon sens. Cela va devenir un enjeu politique important dans ce secteur. C'est une tout autre procédure que celle qui avait été utilisée quand on a dû, à cause de la faillite appréhendée de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial, regrouper dans une seule et même loi 100 municipalités. C'est susceptible de se produire dans deux ou trois cas et, du fait que cette possibilité soit présente dans la loi, ma conviction, c'est qu'on n'aura probablement jamais besoin d'utiliser la loi, les municipalités vont finir par s'entendre entre elles.

M. Ciaccia: Le principe, c'est de savoir

pourquoi les résidents de certaines municipalités pourraient décider pour les résidents d'une autre municipalité ce qu'ils devraient faire. C'est le principe.

M. Clair: C'est parce que c'est dans l'intérêt public. Si dans un coin donné du territoire, une municipalité refuse de participer, soit parce qu'elle est particulièrement bien située et qu'elle peut compromettre ainsi l'organisation du transport sur le territoire ou soit encore parce qu'elle est en bout de ligne et qu'elle pourrait bénéficier des services sans avoir à y contribuer, c'est une question d'intérêt public, à mon avis.

M. Ciaccia: L'intérêt public, c'est le nombre. Quand des pressions politiques se font, on va toujours selon le nombre. Dans une décision d'intérêt public, il peut y avoir des pressions politiques. Pour les citoyens qui sont impliqués, leur intérêt est de ne pas participer à cette entente et vous les y forcez. Est-ce qu'il y aurait moyen d'ajouter un amendement disant que vous devriez aviser la municipalité concernée, lui donner un avis par écrit et un certain délai pour faire valoir ses raisons et expliquer pourquoi elle ne veut pas ou ne doit pas participer à l'entente?

M. Clair: Remarquez que je réfléchis tout haut. Je ne vois pas tellement ce que cela ajouterait puisque, de toute façon, une municipalité a déjà le loisir de le faire. Vous pouvez être certain que, si une municipalité fait face à une telle demande de la part de ses voisines, elle va regimber, comme on disait chez nous. Elle va adopter des résolutions. Elle va en envoyer aux députés de l'Assemblée nationale. Elle va faire valoir son point de vue auprès du ministre des Affaires municipales, du gouvernement. Elle va utiliser toutes les instances politiques à sa portée.

M. Ciaccia: Ce n'est pas toujours pareil de dire que cela va arriver. On le sait, dans le passé, pour une raison ou une autre, il a pu arriver que ces municipalités n'aient pas eu l'occasion vraiment de faire valoir leur point de vue. On pourrait, au moins, rendre le processus vraiment formel de part et d'autre, pour celles qui vont vouloir faire la demande contre la municipalité et permettre formellement à cette municipalité de venir se défendre et expliquer pourquoi elle ne devrait pas faire partie de l'entente.

M. Clair: M. le Président, je ne pense pas que cela ajoute énormément. C'est une protection plus théorique que pratique. Laissez-moi terminer. Je ne m'opposerais pas à ce qu'on examine la possibilité d'introduire l'obligation pour les municipalités parties à

l'entente, qui désirent faire une demande au gouvernement, d'envoyer une copie de leur résolution à la municipalité concernée et que, par ailleurs, le gouvernement ne puisse pas décréter l'entrée forcée de la municipalité dans l'entente sans que celle-ci ait reçu un avis d'au moins 30 jours.

M. Ciaccia: Elle pourrait juste recevoir un avis de 30 jours.

M. Clair: Elle recevrait donc, à ce moment-là, une copie de la résolution des municipalités qui font la demande. Donc, elle serait formellement avisée de la demande. Le gouvernement ne pourrait décréter son intégration à l'entente que 30 jours après réception de cet avis.

M. Ciaccia: Est-ce que je pourrais faire une autre suggestion au ministre? Pour ne pas retarder l'adoption des autres articles qui sont moins controversés, est-ce qu'on pourrait suspendre l'article 6 et y revenir? On pourrait peut-être essayer de trouver ce qu'on cherche, soit d'avoir une formule. Je comprends le principe dans des cas d'extrême...

M. Clair: D'extrême-onction.

M. Ciaccia: Pas d'extrême-onction. Dans certains cas, c'est cela qui arrive. Les municipalités n'ont pas les moyens de payer des taxes additionnelles. Elles ne veulent pas les payer par rapport aux services qu'elles reçoivent. Il peut y avoir des cas d'exception. Vous en avez mentionné une, Léry, qui originalement, je présume, ne voulait pas faire partie de l'entente. Maintenant, elle est d'accord pour faire partie de l'entente. On voudrait trouver une formule qui va protéger les deux parties.

M. Clair: Je ne m'engage pas à accepter toute formule que l'Opposition pourrait suggérer.

M. Ciaccia: Non, sans engagement.

M. Clair: Cependant, je n'ai pas d'objection à suspendre l'étude des articles 6, 7 et 8, puisqu'ils sont liés. Ce sur quoi on va travailler, c'est dans l'esprit de ce que vous avez dit. D'abord, "lorsqu'elles démontrent" au lieu de "lorsqu'elles estiment". D'autre part, l'obligation pour les municipalités parties à l'entente d'aviser formellement la municipalité en cause. Troisièmement, d'avoir un délai raisonnable pendant lequel elles auront l'occasion de faire valoir leur point de vue à l'égard de tout le monde avant que le désret entre en vigueur.

(16 h 15)

M. Ciaccia: Je voudrais ajouter un

quatrièmement. Le quatrièmement, ce seraient les critères qui sont inclus, par exemple, à l'article 7. À l'article 7, vous en avez deux - je pourrais les appeler des critères - pour obliger une municipalité qui refuse d'être partie à une entente de décréter qu'elle sera partie à cette entente. Il y a la question de "compromettre l'organisation du service" et deuxièmement celle "de le rendre trop onéreux". Déjà, il y a des balises, des limites. Cela ne peut pas être fait discrétionnairement ou arbitrairement. Je voudrais qu'on ajoute un quatrième critère aux critères qui pourraient être applicables dans le cas des articles 6 et 8.

Le Président (M. Desbiens): Les articles 6, 7 et 8 sont suspendus. J'appelle l'article 9.

M. Clair: Pas d'amendement, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 9 est adopté. J'appelle l'article 10.

M. Clair: C'est l'article qui indique quels sont les articles de la Loi sur les cités et villes, de la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux et scolaires et de la Loi sur la Commission municipale qui s'appliqueront aux conseils intermunicipaux de transport. Entre autres, c'est là que se trouvent les obligations de publicité des contrats, etc.

M. Ciaccia: C'est la façon de faire des emprunts, le paiement des...

Le Président (M. Lachance): L'article 10 est-il adopté?

M. Bourbeau: Les conseils intermunicipaux de transport, ce ne sont pas des corporations. Ce sont des regroupements. Sur le plan de la plomberie, comme vous le dites, comment va-t-on fonctionner?

M. Clair: Il s'agit de corporations au sens du Code civil.

M. Bourbeau: Ce sont des corporations au sens du Code civil?

M. Clair: Par la référence que l'on fait à l'article 468.12, je pense.

M. Bourbeau: Peut-on m'indiquer de quelle façon c'est indiqué?

M. Clair: Par les articles de référence. Dans le fond, ce sont des régies intermunicipales et l'article 468.12 dit: "La

régie est une corporation au sens du Code civil. Elle est investie des pouvoirs généraux d'une telle corporation et des pouvoirs particuliers que la présente loi lui confère. Elle est composée des membres du conseil d'administration."

M. Bourbeau: Donc, un conseil intermunicipal de transport est associé à une corporation qui peut faire des emprunts sur le marché, etc.

M. Clair: À une régie intermunicipale.

M. Bourbeau: C'est une corporation au sens de la loi.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: C'est une régie intermunicipale qui a le statut d'une corporation?

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Bon! Il n'y a pas de problèmes.

Le Président (M. Lachance): L'article 10 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. J'appelle l'article 11 où il y a un papillon.

M. Clair: Oui. Je propose, M. le Président, que l'article 11 de ce projet de loi soit modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "Le règlement du conseil qui établit le service du transport en commun doit être transmis au ministre des Transports. Le ministre peut désavouer ce règlement dans les 30 jours de sa réception. Cependant, le ministre peut, avant l'expiration de ce terme, informer le conseil de son intention de ne pas désavouer le règlement."

Dans la loi, on retrouvait tantôt le pouvoir de désaveu, tantôt le pouvoir d'approbation du ministre. Les représentations qui nous ont été faites, si ma mémoire est fidèle, par la CTRSM étaient dans le sens de dire: Pourquoi tantôt un pouvoir d'approbation et tantôt un pouvoir de désaveu? C'est la raison pour laquelle on change le pouvoir d'approbation par un pouvoir de désaveu, ce qui est beaucoup moins complexe. Le ministre a 30 jours pour désavouer, s'il veut désavouer; par contre, en tout temps, il peut informer le conseil avant de son intention de ne pas désavouer. À ce moment-là, la procédure est moins complexe.

M. Bourbeau: Que se produit-il si le ministre ne fait ni l'un ni l'autre, s'il ne

désavoue pas dans les 30 jours et s'il n'approuve pas dans les 30 jours?

M. Clair: S'il ne désavoue pas, il est publié et il entre en vigueur. C'est pour éviter, justement, d'attendre après le ministre qui n'a pas le temps de signer.

M. Bourbeau: Oui, mais, au bout de 30 jours, si le ministre n'a fait ni l'un ni l'autre, est-il présumé adopté?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Automatiquement?

M. Clair: Oui. C'est pour éviter, justement, les formalités de l'approbation.

M. Bourbeau: Ce ne sera pas long, M. le ministre, je suis en train de feuilleter certaines choses.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 11 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Lachance): J'appelle l'article 12.

M. Clair: Je propose que cet article soit modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Toutefois, aucun contrat ne peut être conclu pour organiser un service de transport en commun de personnes similaire à celui qu'exploite déjà un titulaire de permis de transport en commun en vertu de son permis, à moins que celui-ci n'y consente."

Ceci est pour assurer la protection qu'on se doit de prévoir pour les transporteurs privés qui exploiteraient déjà des services.

M. Bourbeau: Étant donné que c'est un papillon qui nous arrive sur la table, on va sortir notre filet pour essayer de l'attraper. On va l'étudier pendant quelques instants, ce ne sera pas long.

M. Clair: Il s'agissait d'un oubli, parce que déjà l'article 83 prévoyait cela, ainsi que la Loi sur les cités et villes dans les amendements qu'on a apportés. C'était donc un oubli.

M. Bourbeau: L'article 83 de la présente loi?

M. Clair: Oui, je parle du projet de loi. On prévoyait déjà qu'aucun contrat ne pouvait être conclu pour organiser un service de transport en commun de personnes similaire à celui qu'exploite déjà un titulaire de permis de transport en commun en vertu de son permis. Il y avait eu un oubli à cet

article 12.

M. Bourbeau: Cela veut dire que si un CIT décide d'organiser un transport en commun sur son territoire, il ne peut le faire qu'en négociant avec un titulaire de permis qui fait déjà du transport sur son territoire.

M. Clair: C'est exact, dans la mesure où on veut introduire un service similaire.

M. Bourbeau: Qu'arrive-t-il si le titulaire du permis de transport en commun demande des conditions qui sont inacceptables?

M. Clair: Actuellement, dans ces territoires où il existe des services urbains, ils sont généralement déficitaires.

M. Bourbeau: Pas toujours.

M. Clair: Regardez bien. Pour bien comprendre, je prends l'exemple de Bourgeois à Drummondville. On prend toujours les exemples qu'on connaît le mieux, c'est plus simple. Cette compagnie fait du transport en commun local, du transport interurbain et de la charte-partie. Pour pouvoir détenir le privilège de faire de la charte-partie ou de l'interurbain, elle est obligée de maintenir son service de transport en commun urbain qui est déficitaire. Si Drummondville - ce n'est pas couvert par un CIT - voulait développer un service de transport en commun similaire à celui de Bourgeois, ce serait de l'expropriation déguisée que de mettre sur pied un service similaire. Elle devrait négocier avec la compagnie Bourgeois, mais celle-ci serait très intéressée à négocier avec la ville pour avoir une augmentation de service et cesser d'être obligée de supporter seule le déficit de son service urbain. Je ne pense pas qu'il y ait quelqu'un qui soit mal pris avec cela, parce que la réalité fait que les transporteurs sont rarement - je ne dis pas qu'il n'y en a aucun en position de force. Ils supplieraient plutôt les municipalités pour qu'elles prennent en charge une partie du déficit.

M. Bourbeau: Le ministre suggère un exemple d'une municipalité qui traiterait avec un transporteur à l'intérieur de la municipalité, mais...

M. Clair: C'est la même chose pour un CIT.

M. Bourbeau: ...s'il y avait un territoire un peu plus grand où un transporteur privé ne donnerait le service que dans une partie du territoire, est-ce que cela ne changerait pas les données? Supposons qu'un transporteur privé dessert une ou deux municipalités et

que le CIT en comprend sept ou huit, est-ce que le CIT doit quand même négocier avec le transporteur privé qui dessert une partie, ne serait-ce qu'infime, du territoire?

M. Clair: Je ne pense pas; c'est dans la mesure où cela devient un service similaire.

M. Bourbeau: Cela peut être similaire pour la partie que dessert le transporteur privé.

M. Clair: Si c'est similaire, elle ne peut pas. C'est déjà dans la loi actuelle, d'ailleurs, à l'article 467.5.

M. Bourbeau: Je pense que cela crée un problème important. Prenons un cas précis où un transporteur privé dessert 10% du territoire du CIT et où le nouveau contrat couvre ces 10% de territoire, est-ce qu'on sera obligé d'aller négocier avec celui qui donne du service sur 10% du territoire, même si le service est similaire pour ces 10%?

M. Clair: Non, en aucune façon. Dans le fond, on vise à remplacer Métropolitain Sud et Métropolitain provincial. Dans la mesure où on ne vient pas détériorer la situation d'un transporteur privé qui existerait déjà, il ne peut pas venir dire qu'on met sur pied un service similaire à celui qu'il offre et qu'on détériore sa situation. Ce qu'il serait utile d'avoir - je ne l'ai, malheureusement, pas avec moi, on en disposait - ce serait une carte des services de transport en commun privés. On pourrait vous la distribuer lundi. Vous verrez que les situations sont quand même limitées où il y a risque de conflit. Ce n'est pas parce qu'il y aurait 10% d'un service qui seraient offerts dans un CIT par un transporteur privé que tout le reste du territoire ne peut pas être organisé.

M. Bourbeau: Non, je comprends, mais pour ces 10% de territoire on pourrait dire que le service est similaire.

M. Clair: S'ils veulent offrir un service similaire. Mais s'ils ne veulent pas, non.

M. Bourbeau: C'est un mot qui est aussi large que long.

M. Clair: Non, c'est un mot qu'on a choisi judicieusement, semble-t-il, sur le plan législatif. Je me souviens qu'on en a discuté à quelques reprises. Selon la définition du Petit Robert...

M. Bourbeau: Ce n'est pas mon chef.

M. Clair: Non, on ne se fierait jamais à lui pour cela.

M. Ciaccia: Cela, c'est le grand Robert.

M. Bourbeau: C'est le grand Robert.

M. Clair: Le nouveau Robert.

M. Bourbeau: Le renéendum.

M. Clair: Dans le dictionnaire, le mot qui nous apparaissait le plus apte à couvrir cette réalité, c'était "similaire".

M. Bourbeau: C'est peut-être le mot qui vous apparaissait le plus apte, mais revenons au cas précis. On a, sur le territoire de Métropolitain Sud, une foule de transporteurs privés. Il y en a des dizaines et des dizaines qui offrent des services un peu partout. Il est certain qu'à un moment donné il y aura de ces transporteurs privés qui diront: Dans tel coin vous touchez à mon territoire, ne serait-ce qu'en proportion infime. Est-ce que cette clause ne rendra pas inopérante le CIT? Est-ce que le CIT ne sera pas obligé d'aller négocier parce qu'un tel peut dire: Sur mon petit bout, vous faites du transport similaire? À ce moment-là, le CIT serait dans une camisole de force, obligé de négocier avec un seul fournisseur.

M. Clair: On verra à l'usage, mais je ne pense pas du tout que cela puisse se transformer de cette façon. Les plus gros réseaux étaient ceux de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial, qui seront appelés à être remplacés par des contrats de services par transporteurs privés ou transporteurs publics. Je ne vois pas comment cela pourrait venir si souvent en conflit. Même là, s'il y a une négociation éventuellement avec un transporteur privé, on ne viendra pas chercher un transporteur privé de Drummondville pour aller faire affaires dans le coin de Bedford. Ce sera un transporteur privé qui est déjà dans le coin.

M. Bourbeau: Je ne sais pas si M. Champagne de la CTRSM est ici, mais j'ai l'impression que, sur le territoire de Métropolitain Sud, il y a des transporteurs privés qui font actuellement du transport sur les mêmes corridors que ceux de Métropolitain Sud, enfin en partie. Est-ce que je me trompe?

Une voix: ...

M. Bourbeau: Bon.

M. Clair: C'est surtout à l'intérieur de certaines municipalités. Justement, c'est ce que je vous disais tantôt: À l'intérieur des municipalités. On vise à régler le problème du transport à destination de Montréal et non pas localement. Localement, c'est sûr

qu'ils vont demeurer liés avec le transporteur privé qui est déjà là, mais des circuits en parallèle avec les permis de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial, je pense qu'il en existe quelques-uns dans le cas de la CTCUM. Dans le cas de la CTRSM, je ne pense pas qu'il y en ait.

M. Bourbeau: J'ai l'impression que cet article créera des problèmes.

M. Clair: Vous voyez des problèmes partout, ce n'est pas nouveau.

M. Bourbeau: C'est peut-être mieux de les voir avant que de les voir après; ça coûte moins cher.

Je dirais au ministre qu'il vaudrait la peine de fouiller ce texte-là comme il faut pour qu'on ne se retrouve pas éventuellement devant des poursuites judiciaires. Si un CIT décide de donner un contrat à un transporteur privé ou public et qu'un transporteur privé prétend qu'il donnait du service sur une partie du territoire et que c'est un service similaire, cela pourrait donner lieu à bien des complications. Je ne voudrais pas porter la responsabilité d'avoir créé un système chaotique.
(16 h 30)

M. Clair: M. le Président, je sais que le député de Laporte n'a pas confiance en moi et cela m'a toujours désolé beaucoup, mais je peux l'assurer qu'on a regardé cela, qu'on s'est penché là-dessus, et qu'il nous est apparu que la formulation de l'article devait permettre qu'il n'y ait pas de poursuites judiciaires à l'infini et que cela devrait fonctionner normalement. Les deux grands réseaux étant ceux de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial, il ne devrait pas y avoir de conflits fréquents puisque ces transporteurs privés offrent surtout du transport à l'intérieur d'une municipalité et non pas du transport en direction de Montréal dans les corridors de Métropolitain Sud et de Métropolitain provincial. Même si, effectivement, de place en place, il y a un certain chevauchement, ce n'est pas un réseau qui est orienté aussi massivement que Métropolitain Sud vers Montréal.

M. Ciaccia: Je n'étais pas ici au début de la discussion de cet article; vous avez peut-être déjà répondu à cette question, mais il semble que vous êtes en train de restreindre pas mal la marge de manoeuvre des CIT. Supposons qu'un CIT veut donner un contrat sur une certaine ligne. Il va tracer une ligne dans les corridors et, s'il n'y a pas de transporteur en commun sur cette ligne, mais qu'il peut y avoir un transporteur en commun similaire - parce que ce peut être similaire tout en n'étant pas sur la même ligne, similaire, ce peut être un transporteur en commun qui transporte du point A au

point B, mais pas sur la même ligne - est-ce que cela veut dire que le CIT ne pourra pas donner un contrat pour cette ligne?

M. Clair: Tout porte sur le mot "similaire".

M. Ciaccia: C'est évident.

M. Clair: "Similaire" est plus exigeant que "semblable", c'est sûr, mais il ne fallait pas, non plus, se mettre dans une situation où on permet aux CIT d'exproprier, à toutes fins utiles, sans indemnité, un transporteur privé. On a voulu préserver les droits de chacun, mais, forts de la présence historique de Métropolitain Sud, c'est surtout cela qu'il s'agit de réorganiser. Déjà, en soi, on vient de clarifier beaucoup la situation, d'éliminer les possibilités de conflits. D'autre part, les transporteurs privés qui sont présents offrent surtout du transport de nature locale et non pas de nature interurbaine du type de celui qui existe dans le réseau Métropolitain Sud et Métropolitain provincial. Par ailleurs, quand il existe des transporteurs privés qui circulent de manière interurbaine, leur service est défini et il y a moyen de savoir si, oui ou non, c'est un service similaire.

M. Ciaccia: Vous n'auriez pas pu clarifier cela? "Similaire", évidemment, cela prêterait à interprétation. Vous auriez dû définir si c'est sur la même ligne, s'il donne le meilleur service, je ne sais pas, si c'est sur les mêmes rues ou dans la même municipalité.

M. Clair: On n'a pas trouvé de meilleur mot, encore une fois. C'est en application depuis deux ans en vertu de la loi 31 et c'est prévu dans la Loi sur les cités et villes. Cela fonctionne de cette façon et cela n'a pas créé de problème jusqu'à maintenant. Dans la loi 31 sur le transport scolaire, quand on a modifié le régime de transport scolaire, on a amendé l'article 467.5 de la Loi sur les cités et villes. Cela fait deux ans que c'est ainsi et cela n'a pas créé de problème.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est-il adopté?

M. Clair: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. Est-ce que l'article 12 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Sur division.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division, tel qu'amendé.

L'article 13?

M. Clair: À l'article 13, M. le Président, c'est simplement un devoir d'information, afin que la Commission des transports du Québec et le ministère des Transports soient informés de ce qui se passe, du contenu des contrats. C'est évident que la commission va en avoir besoin pour émettre des permis, s'il y a un vide à un moment donné.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 13 est adopté. J'appelle l'article 14.

M. Clair: Cela m'apparaît un article très simple.

M. Ciaccia: Adopté.

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

M. Clair: C'est le mécanisme d'adoption des tarifs et de la modification des services. Pour aviser les citoyens, on exige la publication dans un journal 30 jours avant l'adoption du règlement.

M. Ciaccia: Pour revenir à l'article 14, j'avais peut-être oublié une question au ministre. Vous dites: "Le conseil peut modifier les tarifs et le service." Comment vont-ils le faire? Est-ce que cela ne devrait pas être par règlement?

M. Clair: À l'article 15 et à l'article 16, on prévoit précisément comment ces règlements sont adoptés et publiés. L'article 14, c'est le pouvoir habilitant; la mécanique apparaît aux articles 15 et 16.

M. Ciaccia: Vous donnez un pouvoir à l'article 14. Vous ne mentionnez pas que c'est par règlement qu'il peut modifier les tarifs. Autrement dit, ce n'est pas simplement par une décision du conseil à l'unanimité ou par une décision administrative. Est-ce que vous avez une autre clause à laquelle vous pouvez faire référence qui impose que cette modification de tarifs et de service doit se faire par règlement?

M. Clair: Le service de transport est introduit par règlement et la tarification aussi est fixée par règlement, d'après l'article 11. À l'article 14, je ne pense pas qu'il soit opportun, de le dire.

Le Président (M. Desbiens): L'article 15 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 16? M. le ministre, vous avez un amendement?

M. Clair: Je propose que soit modifié l'article 16 par le remplacement de la première phrase par la suivante: "Un exemplaire d'un règlement du conseil modifiant le service autre qu'une modification d'horaire doit être transmis au ministre des Transports." C'est un amendement qui vise simplement à éviter que les amendements aux horaires ne doivent être envoyés au ministre des Transports. Je ne pense pas que cela soit nécessaire.

M. Ciaccia: Pour quelle raison vous donnez-vous le droit de...

M. Clair: De regarder cela?

M. Ciaccia: Pas de le regarder, mais de le désavouer.

M. Clair: Essentiellement à cause de l'interférence entre conseils intermunicipaux et afin de pouvoir voir évoluer l'ensemble du service de transport dans la grande région de Montréal et d'être certain qu'à un moment donné on ne vient pas abolir le service, à toutes fins utiles, ou le modifier avec une interférence sur un autre conseil intermunicipal de transport sans que l'autre conseil intermunicipal, mettons, ait eu l'occasion d'en discuter.

M. Ciaccia: Si le conseil veut modifier son service, vous pouvez désavouer cela. Cela ne s'applique pas aux tarifs. Cela s'applique seulement au service.

M. Clair: Pas aux tarifs, dans aucune circonstance.

M. Ciaccia: Oui, strictement au service.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Le service va affecter les tarifs.

M. Clair: C'est possible, effectivement.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est-il adopté?

M. Clair: L'amendement ne vise qu'à éviter d'avoir à soumettre au ministre, de faire approuver par le ministre une simple modification d'horaire.

M. Ciaccia: C'est seulement la question du principe. Vous énoncez le principe que le CIT et les élus locaux vont avoir le contrôle sur les contrats, les ententes, le transport en commun et là ils vont vouloir faire des

modifications au service et vous reprenez le droit de désavouer ces changements qu'ils peuvent faire.

M. Clair: D'abord, on n'approuve pas, on ne peut que désavouer. Vous allez dire que cela peut avoir le même effet, mais c'est en vue de protéger l'organisation du transport en commun dans un territoire.

M. Ciaccia: Le pouvoir de désaveu, cela fait 50 ans dans la constitution canadienne qu'il ne s'applique plus. Vous voulez réintroduire un principe très dangereux.

M. Clair: Par ailleurs, le ministre des Affaires municipales a le pouvoir de désavouer n'importe quel règlement de n'importe quelle municipalité; pourtant, il ne le fait pas, lui non plus. Il ne l'a jamais exercé, mais on pense qu'il serait toujours théoriquement susceptible de se produire une situation où le gouvernement aurait intérêt à le faire.

M. Ciaccia: C'est cela qui nous inquiète.

M. Clair: Ce qui m'inquiète, c'est quand je pense que vous pourriez revenir un jour au gouvernement.

M. Ciaccia: Cela est également très inquiétant pour vous. Nous avons raison tous les deux d'être inquiets.

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

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Est-ce que l'article 16 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Le principe me tracasse. Adopté sur division.

M. Clair: Sur division. Pour les fins de l'histoire.

Le Président (M. Desbiens): Sur division.

M. Ciaccia: On va pouvoir dire qu'on vous a averti en commission parlementaire.

Le Président (M. Desbiens): J'appelle l'article 17.

M. Ciaccia: Quel genre de biens quand vous dites "acquérir des biens"? C'est pas mal vaste.

M. Clair: Les biens, cela est vaste, mais on fait confiance aux élus municipaux. On est convaincu qu'ils n'acquerront pas des

biens inutilement.

M. Ciaccia: Quand cela fait votre affaire, vous leur faites confiance; quand cela ne le fait pas, vous retirez la permission. Il y a un expression en anglais: parler des deux côtés de la bouche.

M. Clair: C'est seulement - l'article le précise bien - des "biens aux fins pour lesquelles il est constitué". Essentiellement, on a voulu permettre au conseil d'acquérir du matériel roulant s'il s'avérerait nécessaire de le faire. Des autobus aussi.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 18.

M. Ciaccia: Ici, vous parlez d'une entente avec un autre conseil. Quel genre d'entente préconisez-vous?

M. Clair: Les ententes de rabatement aux stations de métro. Il est question que le corridor sud-ouest se rabatte à la station de métro Angrignon. Il y en a plusieurs qui voudraient utiliser la voie réservée du pont Champlain. Ce peut être des ententes au niveau tarifaire ou l'intégration des tarifs, par exemple émettre éventuellement un billet unique de Saint-Bruno-de-Montarville au centre-ville et jusqu'à Laval avec un seul et même billet. Cela peut être toutes espèces d'ententes reliées au fonctionnement du transport en commun.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Ciaccia: Et pour améliorer le service.

M. Clair: Et pour améliorer le service. Ce n'est pas méchant, cela.

M. Ciaccia: Ce n'est pas méchant. C'est un voeu pieux, cela ouvre la porte à toutes sortes de choses. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 18 est adopté. Section III, Reconduction et expiration. J'appelle l'article 19.

Reconduction et expiration

M. Clair: On prévoit, à l'article 19, qu'à son terme une entente est reconduite pour la même période et aux mêmes conditions lorsqu'aucune demande n'est adressée au gouvernement.

M. Ciaccia: Cela est bon. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 20. M. le ministre.

M. Clair: Je gage que vous allez nous faire des compliments.

Le Président (M. Desbiens): À l'article 20, il y a un amendement.

M. Ciaccia: Je vous en ai fait plusieurs.

M. Clair: M. le Président, je propose que l'article 20 de ce projet de loi soit remplacé par le suivant. "Toutes les municipalités parties à l'entente qui en désirent la reconduction peuvent demander au gouvernement, au moins 120 jours avant la fin de l'entente, par des résolutions précisant les raisons de cette demande, d'y joindre:

"1^o une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I lorsque des personnes résidant sur le territoire de cette municipalité utilisent le service de transport en commun;

"2^o une autre municipalité lorsqu'elles estiment que cela s'avère nécessaire pour améliorer le service de transport en commun ou pour en diminuer le coût d'exploitation.

"Une municipalité partie à une entente peut demander au gouvernement, au moins 120 jours avant la fin de l'entente, par règlement, d'en être exclue. Le règlement à cet effet doit être transmis, dans les 15 jours de son adoption, aux autres municipalités parties à l'entente. Cette demande faite au gouvernement doit être accompagnée de la preuve de l'envoi de ce règlement aux autres municipalités parties à l'entente."

M. Ciaccia: On n'a pas tout à fait le même problème qu'aux articles 6, 7 et 8 mais en partie. (16 h 45)

M. Clair: C'est plus exigeant que dans le cas de 6, 7 et 8?

M. Ciaccia: Oui, un peu plus.

M. Clair: C'est parce que le même problème est susceptible de se reproduire à l'expiration de l'entente. C'est la raison pour laquelle il est avantageux de prévoir cela. Elles ne pourraient pas en ajouter en cours d'entente, mais à la fin de l'entente. Vous voyez que l'avis dont vous parliez tantôt est prévu.

M. Ciaccia: Pardon?

M. Clair: Vous voyez que l'avis dont vous parliez tantôt est prévu.

M. Ciaccia: Alors, vous dites que vous pouvez ajouter une municipalité si des

personnes résidant sur le territoire de cette municipalité utilisent le service de transport en commun.

M. Clair: Exact.

M. Ciaccia: Cela peut être deux ou trois personnes. Vous pouvez embarquer toute la municipalité dans une contribution financière qui ne serait pas proportionnelle aux personnes qui utilisent le service. Cela part, encore une fois, du principe qui fait qu'on oblige les municipalités à faire quelque chose qu'elles ne veulent pas faire. Je me demande si les critères sont suffisants.

M. Clair: C'est parce qu'on est un peu allergique aux formules du style "lorsque le nombre le justifie". On a préféré retenir "des personnes", en faisant confiance à l'intelligence des municipalités qui vont le demander et également à celles qui auront à exercer la décision finale avec les mêmes restrictions que pour la demande initiale, à savoir que cela doit être motivé par chacune des municipalités et que c'est très contraignant.

M. Ciaccia: Je ne voudrais pas suspendre tous les articles du projet de loi et y revenir, mais je me demande si les formules qu'on avait suggérées aux articles 6, 7, 8 ne pourraient pas éventuellement s'appliquer aussi.

M. Clair: On peut toujours le suspendre aussi, mais je ne pense pas, cependant, que celui-là soit aussi facilement modifiable que les autres, parce qu'il est déjà beaucoup plus exigeant. Adopté sur division?

M. Ciaccia: On peut l'adopter sur division si on pouvait s'entendre sur le fait que, si on en arrive à une meilleure formule pour les articles 6, 7, 8, on pourrait rouvrir...

M. Clair: D'accord.

M. Ciaccia: ...l'article 20.

M. Clair: D'accord. Si on trouvait quelque chose qui était exportable.

M. Ciaccia: On pourrait l'intégrer à l'article 20.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 20 est adopté sur division.

M. Clair: Article 21, M. le Président?

Le Président (M. Desbiens): Article 21?

M. Clair: Je propose que cet article soit modifié par le remplacement des mots

"de la résolution visée au deuxième alinéa" par les mots "du règlement visé au deuxième alinéa", puisque, en fait, il s'agissait d'une erreur. Il s'agit d'une concordance; parce qu'on exige de procéder par règlement à l'article précédent, on doit modifier cela ici.

M. Ciaccia: Alors, à l'article 20, vous dites qu'une municipalité peut faire une demande...

M. Clair: Auparavant, l'ancien article 20 prévoyait que cela se faisait par résolution. Maintenant, le nouvel article 20 dit que c'est par règlement. C'est plus exigeant. Alors, on vient modifier pour concordance l'article 21.

M. Ciaccia: Je ne parlais pas de l'amendement.

M. Clair: Ah bon.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Ciaccia: L'amendement est adopté. Je parlais de l'article 21. À l'article 20, vous dites qu'une municipalité partie à une entente peut demander d'en être exclue. L'article 21 vise la municipalité. Est-ce la même municipalité? J'essaie de comprendre.

M. Clair: Il y en a deux.

M. Ciaccia: L'une peut faire la demande d'être exclue et l'autre peut faire la demande que celle qui a fait la demande d'être exclue ne devrait pas être exclue.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: C'est une drôle de loi, cela.

M. Clair: Mais c'est comme cela. Si on donne la permission à une de se retirer, il est normal qu'on donne à quelqu'un d'autre le pouvoir de demander qu'elle ne soit pas exclue, selon la bonne vieille règle du *audi alteram partem*.

Le Président (M. Desbiens): L'article 21, tel qu'amendé, est adopté sur division. J'appelle l'article 22.

M. Clair: M. le Président, je propose que l'article 22 soit modifié par la suppression des mots "de ne pas reconduire l'entente ou".

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

M. Clair: L'amendement à l'article 22?

Le Président (M. Desbiens): Oui.

M. Clair: L'effet de cela est qu'en rayant les mots "ne pas reconduire l'entente", si elles demandent toutes d'en être exclues, l'entente n'est pas reconduite, c'est évident. Il faut le dire.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait lire l'article tel que modifié?

M. Clair: Il se lirait comme suit: "Lorsque toutes les municipalités parties à l'entente signifient au gouvernement, au moins 120 jours avant la fin de l'entente, leur intention d'en être exclues, l'entente n'est pas reconduite".

M. Bourbeau: Qu'est-ce qui arriverait si une municipalité voulait reconduire l'entente et que toutes les autres ne voulaient pas la reconduire? Cela peut arriver. Est-ce que c'est la majorité qui décide?

M. Clair: Ce serait l'article 21 qui s'appliquerait à ce moment.

M. Ciaccia: Êtes-vous certain que c'est ce que vous voulez dire? Comment peuvent-elles toutes demander d'en être exclues. On va dire de ne pas reconduire l'entente.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas la même chose. Ne pas reconduire l'entente est une chose et demander d'en être exclu en est une autre. On ne peut pas tous demander d'en être exclus, on mettrait ainsi fin à l'entente.

Je pense que vous voulez enlever "ou d'en être exclues". Vous avez enlevé les mauvais mots, M. le ministre. Vous voulez supprimer les mots "ou d'en être exclues" et garder "de ne pas reconduire l'entente".

M. Clair: Remarquez que cela donne exactement le même résultat.

M. Ciaccia: Il est plus logique de dire qu'on ne veut pas reconduire l'entente et qu'on veut tous en être exclus. Pour être exclu d'une entente, il faut voir à ce que l'entente continue. Elle ne peut pas continuer si toutes les municipalités...

M. Clair: Il faut bien comprendre qu'il s'agit non pas d'un règlement du conseil intermunicipal, mais bien d'un règlement passé par une municipalité. Comme elles n'agissent pas nécessairement collectivement, il est possible que les municipalités demandent une à une d'être exclues d'une entente et, à ce moment, comme il ne s'agit pas d'un règlement conjoint...

M. Ciaccia: Laissez-le donc comme c'était à l'origine.

M. Clair: M. le Président, on va retirer le papillon.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est retiré. Est-ce que l'article 22 est adopté?

M. Bourbeau: M. le Président, j'ai une question. Je reviens à ma question de tout à l'heure, j'essaie de comprendre. Si un CIT comprend cinq municipalités, que trois veulent se retirer et deux veulent continuer, qu'est-ce qui arrive? Est-ce que les deux qui veulent rester peuvent forcer les trois autres à continuer ou non?

M. Clair: À ce moment, c'est l'article 23 qui s'appliquerait. Le gouvernement sera obligé de trancher. S'il y a une majorité qui demande que cela ne soit pas prolongé, j'imagine que le gouvernement - à moins que la majorité ne constitue pas un poids significatif dans l'entente - ne prolongerait pas l'entente, mais le bébé va se retrouver sur les genoux du ministre des Transports, à ce moment, c'est évident.

M. Bourbeau: Tout à l'heure, on a posé la même question et le ministre a répondu que c'est l'article 21 qui s'applique.

M. Clair: Dans un premier temps, à l'article 20, des municipalités avisent qu'elles désirent se retirer. À l'article 21, d'autres municipalités avisent qu'elles s'opposent à ce qu'elles se retirent. À l'article 23, le gouvernement est saisi du problème et il doit trancher. On est à l'article 22.

M. Bourbeau: On peut penser que, si une majorité des municipalités voulait se retirer, le gouvernement considérerait cela d'une façon...

M. Clair: ...positive.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 22 est adopté?

M. Ciaccia: On va adopter l'article 22.

Le Président (M. Desbiens): L'article 22 est adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): J'appelle l'article 23. M. le ministre, vous avez des amendements.

M. Clair: Je propose que l'article 23 de la loi soit modifié:

"1 par le remplacement dans le premier aliéna des mots "ou pour y joindre une autre municipalité" par les mots "ou pour y joindre une municipalité qui n'est pas

mentionnée à l'annexe I ou une autre municipalité". C'est de concordance avec l'amendement de la définition de "municipalité".

"2" par le remplacement, dans le deuxième aliéna, des mots "y joint une autre municipalité" par les mots "y joint une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I ou une autre municipalité". Et que le troisième aliéna soit supprimé.

M. Ciaccia: En supprimant le troisième, plus de débat.

M. Clair: J'ai eu de longues discussions avec mes fonctionnaires qui voulaient que je le maintienne et je me suis entêté à le retrancher.

M. Bourbeau: Pour une fois le ministre a résisté à ses fonctionnaires.

M. Clair: Est-ce que cela règle le problème?

M. Ciaccia: En partie. Pour revenir au problème que mon collègue a soulevé s'il y a deux municipalités sur cinq ou trois, est-ce que cela va rester au gouvernement de décider?

M. Clair: Finalement, oui.

M. Ciaccia: Où est le principe de la décision des élus? Cela s'effrite partout là.

M. Clair: Le principe s'est manifesté...

M. Ciaccia: On commence avec ce principe et il n'y en aura plus.

M. Clair: ...au départ de l'entente, d'une part. D'autre part, à la fin de l'entente, il peut se manifester à nouveau et rien n'empêcherait qu'une nouvelle entente ne soit conclue entre trois des cinq municipalités qui faisaient autrefois partie d'un conseil intermunicipal de transport donné.

M. Ciaccia: Pourquoi ne laissez-vous pas cette décision aux instances municipales? Vous encouragez les pressions, vous encouragez un peu les conflits possibles. Si les municipalités savent qu'il faut qu'elles s'entendent entre elles et que deux peuvent faire des ententes, trois peuvent ne pas en faire, elles vont s'arranger pour faire ce qu'elles-mêmes veulent faire. Dès qu'une de ces municipalités sait qu'elle peut toujours avoir recours au ministre, là cela va rendre la possibilité d'entente beaucoup plus difficile au niveau local. C'est trop facile de toujours remettre à un niveau supérieur, à un autre les décisions que nous-mêmes devrions prendre. C'est la nature humaine. Si un autre

peut la prendre et que j'ai un petit problème, on va remettre cela entre les mains du ministre. Ce n'est pas toujours la meilleure façon. Si vous voulez vraiment donner cela au niveau local, que les gens s'arrangent avec leurs problèmes, ce sera leurs taxes, leurs services, etc. Si vraiment il y a un problème insoluble, vous pourrez toujours présenter un projet de loi pour résoudre ce problème. Mais au moins, cela sera la dernière instance. Cela rendra la démocratie beaucoup plus efficace parmi ces gens.

(17 heures)

M. Clair: M. le Président, je partage tout à fait le point de vue exprimé par le député de Mont-Royal. Cela a été ma préoccupation dans ce projet de loi de réduire au strict minimum le pouvoir d'intervention du ministre. Je suis vraiment sincère quand je le dis parce que je partage tout à fait son point de vue. Par exemple, il y aura des questions d'arbitrage entre des conseils intermunicipaux de transport. J'avais annoncé dans mon discours de deuxième lecture et devant l'Association québécoise du transport et des routes qu'on introduirait un mécanisme d'arbitrage qui déboucherait inévitablement entre les mains du ministre. J'ai refusé de le faire, finalement, parce que - vous avez tout à fait raison - plus on donne l'occasion d'amener le problème sur les genoux du gouvernement, plus il revient souvent. Même en partageant ce principe, il n'en demeure pas moins que, dans l'intérêt public, il faut conserver un minimum de pouvoirs pour le gouvernement, pour protéger des usagers et éviter la déstructuration du transport en commun dans un certain territoire. Le gouvernement peut reconduire l'entente en la modifiant pour exclure une municipalité - c'est mentionné à l'article 23 - et rien n'empêcherait non plus que, si cela ne crée pas de désordre, trois des cinq municipalités signent une nouvelle entente. Cela n'empêche pas cela non plus. C'est probablement ce qui est le plus susceptible de se produire. On voit déjà des municipalités qui, dans les CIT en voie de formation, ont changé d'allégeance; elles pensaient aller avec un tel groupe de municipalités et, finalement, elles ont décidé d'aller avec un autre groupe. Cela va se faire de façon permanente. Je partage la philosophie du député, mais si on veut protéger les usagers, il faut avoir un minimum d'assurance que le gouvernement, dans des cas majeurs, s'il a à intervenir, puisse le faire.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Une question et un commentaire. La question, c'est qu'au troisième paragraphe de l'article 23, qu'on

supprime, si j'ai bien compris...

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Qu'est-ce qui va se passer quand le gouvernement va reconduire une entente en excluant les municipalités à l'égard de la contribution financière et du mode de répartition?

M. Clair: Les municipalités s'entendront entre elles, et si elles ne parviennent pas à s'entendre, elles ne constitueront pas un CIT.

M. Bourbeau: Excellente décision, M. le ministre!

M. Clair: Je savais que vous alliez me complimenter.

M. Bourbeau: Quand je regarde ce projet de loi... Quand le ministre prend des bonnes décisions, nous, de ce côté de la Chambre, on n'hésite pas à le féliciter. À la façon dont ce projet de loi est structuré, on dit au début que c'est volontaire. Les municipalités adhèrent volontairement à un CIT. C'est donc un contrat d'adhésion. Mais une fois qu'elles sont dedans - j'ai l'impression que c'est comme un piège à ours - elles ne peuvent pas en sortir parce que, même si elles veulent en sortir, même s'il y a une majorité à l'intérieur d'un CIT qui décide d'en sortir parce que l'expérience n'est pas valable ou n'est pas concluante, le ministre, en vertu de l'article 23, peut les obliger à demeurer là-dedans.

M. Clair: Le gouvernement, pas le ministre.

M. Bourbeau: Enfin, quelquefois c'est le gouvernement, quelquefois c'est le ministre. Je vois qu'à l'article 23, c'est le gouvernement. D'ailleurs, peut-être que le ministre a vu que cela devenait un peu compliqué et on a changé la terminologie pour "le gouvernement". Est-ce que justement le fait de procéder comme cela ne causera pas chez les municipalités une crainte d'embarquer dans le régime, sachant qu'on y entre facilement, mais qu'on n'en sort plus après cela?

M. Clair: Non, je ne pense pas, M. le Président, parce que...

M. Bourbeau: Si le ministre veut me laisser terminer... On voit que c'est facile d'y entrer, mais, une fois entrées, les municipalités qui sont entrées volontairement ne peuvent plus en sortir avec la même facilité. Quant à moi, j'hésiterais bien gros à m'embarquer là-dedans justement à cause de cela. La décision d'en sortir ne dépend plus de la volonté de la municipalité. Cela

m'apparaît assez dangereux pour une municipalité d'entrer dans ce couloir parce que c'est un couloir à sens unique, finalement; on sait qu'on y entre, mais on ne sait pas qu'on peut s'en sortir.

M. Clair: M. le Président, pourquoi une municipalité voudrait-elle abandonner son service de transport en commun et se retirer complètement? C'est peu probable que cela se produise. Cela va sûrement arriver dans certaines municipalités, mais, dans la plupart des cas, cela va probablement être des municipalités qui ont un intérêt très marginal au transport en commun, premièrement; deuxièmement, sauf erreur, le ministre des Affaires municipales et la Commission municipale du Québec ont le pouvoir de désavouer pratiquement n'importe quel règlement d'une municipalité. On a été beaucoup plus restrictif, mais on a quand même voulu donner au gouvernement un minimum de pouvoirs d'intervention.

M. Bourbeau: M. le Président, j'ai une autre observation. Selon la modification que vous apportez à l'article 23, vous allez introduire des municipalités qui sont en dehors du territoire de...

M. Clair: C'est de concordance avec ce qu'on a fait aux articles précédents.

M. Bourbeau: Oui. Alors là, on peut même agir de la sorte à l'égard de municipalités qui, jusqu'à aujourd'hui, n'avaient pas de transport en commun. Alors, on peut embarquer de force dans un CIT une municipalité qui, aujourd'hui, n'est pas dans le transport en commun, qui n'en a jamais subventionné. Le ministre peut reconduire son adhésion d'une façon indéfinie. Il me semble que c'est énorme.

M. Clair: S'il y a un avantage sur le plan géographique pour une municipalité de ne pas y entrer au départ, parce que ses citoyens peuvent bénéficier du service de transport en commun sans avoir à défrayer quelque coût que ce soit, les chances sont que la ville ne soit pas déménagée au bout de l'entente dans cinq ans et que les mêmes problèmes se reposent. C'est de concordance avec ce qu'on a fait tantôt. Si on le fait au départ, il faut être capable de le faire au moment de la reconduction de l'entente. Cela me paraît la simple logique.

Les amendements sont-ils adoptés, M. le Président?

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 23 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté tel

qu'amendé, sur division. J'appelle l'article 24.

M. Ciaccia: Vous dites: "Si, au terme de l'entente, le gouvernement n'a pas rendu sa décision quant à..."

M. Clair: Il y a des avis à donner au gouvernement. L'entente est reconduite tant que le gouvernement n'a pas...

M. Ciaccia: Elles ont besoin de votre permission pour mettre fin à une entente?

M. Clair: Le conseil est créé par décret du gouvernement. L'entente prévoit une durée de l'entente. Ce n'est pas une entente indéfinie, mais il y a une durée spécifique qui va varier d'un cas à l'autre. Alors, elles doivent aviser le gouvernement qu'elles veulent se former et qu'elles se forment en conseil intermunicipal. C'est normal que le processus inverse soit suivi quand elles désirent se "déformer" et ne pas reconduire l'entente. Alors, le gouvernement... C'est cela: Si, au terme de l'entente, le gouvernement n'a pas rendu sa décision quant à sa reconduction, l'entente se prolonge jusqu'à la date de cette décision, tant que l'entente n'est pas terminée.

M. Ciaccia: Ne trouvez-vous pas un peu dangereux cet article 24? Supposons que vous avez des municipalités qui se sont entendues pour une période de deux ou trois ans et qu'elles savent qu'à la fin de cette entente il faudra qu'elles renégocient une autre entente ou qu'elles prennent d'autres mesures. De la façon que l'article 24 est rédigé, elles vont vous envoyer un avis si elles ne veulent pas...

M. Clair: Par l'article 22. Elles vont envoyer l'avis en vertu de l'article 22.

M. Ciaccia: Alors, vous pouvez vous asseoir là-dessus pour un an, deux ans, trois ans.

M. Clair: L'entente n'est pas...

M. Ciaccia: Bien oui! Vous dites que l'entente se prolonge.

M. Clair: L'article 22 prévoit que l'entente n'est pas reconduite quand toutes les municipalités désirent se retirer.

M. Ciaccia: L'entente se prolonge jusqu'à la date de cette décision.

M. Clair: Dans le cas où on n'a pas à prendre de décision, parce que toutes les municipalités désirent que l'entente ne soit pas reconduite, l'entente n'est pas reconduite. C'est clair.

M. Ciaccia: Cela, c'est si elles sont toutes d'accord.

M. Clair: C'est cela. Dans l'autre cas de l'article 23, si cela se retrouve sur les genoux du gouvernement, tant que le gouvernement n'a pas rendu sa décision, l'entente continue.

M. Ciaccia: Mais ne devriez-vous pas avoir un délai? Comme c'est là, cela peut continuer pendant un an, deux ans, trois ans. Il me semble qu'il devrait y avoir un délai dans lequel vous devez en arriver à une décision.

Le Président (M. Desbiens): Vous auriez un amendement à proposer?

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Un amendement, à savoir que la décision du gouvernement devrait être rendue dans les 60 jours des avis prévus...

M. Clair: C'est-à-dire que l'entente se prolonge jusqu'à la date de cette décision ou, au plus tard, 60 jours après la fin de l'entente.

Le Président (M. Desbiens): On enlève le point et on ajoute: Ou au plus tard...

M. Clair: ...60 jours après...

M. Ciaccia: ...60 jours après la fin de l'entente.

Le Président (M. Desbiens): ...60 jours après la fin de l'entente.

M. Bourbeau: Qu'arrive-t-il au bout de 60 jours s'il n'y a pas eu de décision?

M. Clair: L'entente n'est pas reconduite et il n'y a plus de service.

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

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 24 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 25?

M. Clair: Si le gouvernement constitue ces conseils par décret, c'est normal qu'il les dissolve par décret.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 26.

M. Ciaccia: Voulez-vous m'expliquer le but de l'article 26?

M. Clair: C'est simplement afin que le conseil n'existe pas sans exercer ses pouvoirs, autrement dit.

M. Bourbeau: J'aurais une question...

M. Clair: C'est parce que... Regardez bien, il pourrait se produire qu'un conseil se forme, signe un contrat d'un an et ne signe pas de nouveaux contrats par la suite. Parce qu'il existe comme conseil intermunicipal de transport, mais n'exerce pas son rôle, il viendrait empêcher la Commission des transports du Québec d'émettre des permis dans ce territoire. Il faut que, pendant toute la durée de l'entente, il y ait un contrat avec un transporteur; sans quoi, j'imagine que des méchants maires libéraux qui décident de vouloir faire du tort au bon Parti québécois qui gouverne les affaires du Québec...

M. Ciaccia: On allait bien là. Ne commencez pas.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Quand on dit, à la fin de l'article 26: Quand une entente existe, c'est l'entente...

M. Clair: Intermunicipale.

M. Bourbeau: Intermunicipale.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Ce n'est pas défini, au début, dans les définitions.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 26 est adopté. Section IV, Dispositions générales. Article 27?

Dispositions générales

M. Clair: Je vais expliquer au député ce que cela veut dire.

M. Ciaccia: Oui.

M. Clair: Si vous voulez, prenons l'exemple de Saint-Jean-sur-Richelieu. À supposer théoriquement qu'un conseil intermunicipal de transport qui regroupe

toutes les municipalités de ce corridor se formerait, Saint-Jean-sur-Richelieu pourrait bien, elle, vouloir, en plus d'avoir un transport vers Montréal, organiser un transport sur son territoire. En vertu de la Loi sur les cités et villes, on lui confirme que... Autrement dit, le fait qu'elle signe une entente ne vient pas la priver du pouvoir d'organiser un transport en commun sur son territoire.

Le Président (M. Desbiens): L'article 27 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 28?

M. Clair: Encore là, c'est pour des fins d'information de la Commission des transports du Québec pour le cas où elle aurait à émettre des permis.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 28 est adopté. Article 29. M. le ministre, vous avez un amendement. (17 h 15)

M. Clair: Oui. Alors, je propose de remplacer l'article 29 par le suivant: "Tout titulaire de permis de transport en commun peut, sans formalité, du 1er janvier au 31 mars 1984, exploiter un service de transport en commun sur le territoire d'une municipalité lorsque cette municipalité ou le conseil dont elle fait partie n'est pas lié par contrat avec un transporteur, et lorsque cette municipalité n'est pas desservie par un organisme public de transport en commun. Il peut également, à partir du territoire d'une telle municipalité, assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur du territoire de cette municipalité."

En gardant toujours en tête qu'une municipalité, c'est la municipalité telle que définie au départ, autrement dit, ce que cela permet, c'est ceci: Si, dans certains corridors, des municipalités ne se forment pas en conseil intermunicipal de transport, ne signent pas avec un transporteur privé ou avec un transporteur public, tout transporteur peut dans les trois premiers mois ouvrir ses portes et offrir un service.

M. Ciaccia: C'est la mesure transitoire pour permettre des ententes.

M. Clair: Pour maximiser toutes les chances qu'il y ait du service.

M. Ciaccia: C'est une mesure qui permet aux transporteurs de donner un service. Il n'y a aucune autre mesure transitoire qui oblige qu'un service soit

donné. Autrement dit, c'est possible que le jour de l'an il y ait des municipalités qui n'aient pas de service.

M. Clair: Oui, c'est possible. S'il n'y a pas de formation de CIT, pas de contrat avec un transporteur privé, pas de contrat avec un transporteur public et qu'aucun transporteur privé n'est intéressé à aller développer le service.

M. Ciaccia: Cela n'aurait pas été plus simple d'avoir une mesure transitoire, que la CTRSM continue?

M. Clair: La CTRSM peut aussi continuer jusqu'au 31 mars 1984 à offrir du service à tarif d'équilibre.

M. Ciaccia: Elle n'est pas obligée, mais elle peut.

M. Clair: Elle peut.

M. Ciaccia: Elle n'est pas obligée.

M. Clair: Elle n'est pas obligée.

M. Ciaccia: Pourquoi ne l'obligez-vous pas? J'essaie de voir s'il y a possibilité de ne pas avoir d'interrègne.

M. Clair: On a essayé de minimiser cela. Est-ce qu'il est possible qu'il y ait un village, une municipalité où il n'y aurait pas de transport en commun? La réponse est: Oui, théoriquement c'est possible. L'autre mesure transitoire possible était d'imposer le statu quo pendant encore un certain temps.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer exactement comment cela va se passer entre le 1er janvier et le 31 mars à l'égard de la CTRSM, avec ses tarifs d'équilibre, à l'égard des municipalités membres de la CTRSM?

M. Clair: J'ignore si la CTRSM a l'intention de maintenir des services à tarif d'équilibre. Je ne pourrais pas répondre à votre question.

M. Bourbeau: Quand le ministre parle de tarif d'équilibre, il parle de quoi exactement? De subventions gouvernementales additionnelles?

M. Clair: Non, cela veut dire que les services s'autofinancent avec les subventions du gouvernement.

M. Bourbeau: Les services ne s'autofinancent pas.

M. Clair: Au 31 mars... Je sais qu'ils ne s'autofinancent pas. À ce moment-là, cela voudrait dire qu'il y aura une majoration des tarifs pour combler l'écart entre les revenus et les dépenses.

M. Bourbeau: Autrement dit, le 1er janvier, s'il n'y a pas d'entente conclue dans certains corridors - il semble que cela va être le cas pour tous les corridors de la CTRSM, car il n'y a pas d'entente de conclue - la CTRSM décide ou bien de fermer Métropolitain Sud, enfin de cesser de donner le service sur les lignes de Métropolitain Sud, ou bien de continuer de donner du service; mais, à ce moment-là, les 50 municipalités en dehors du territoire ne paient plus le déficit, la CTRSM doit augmenter ses tarifs pour faire face à ses coûts.

M. Clair: Si la CTRSM n'a pas signé de contrat et qu'un corridor n'a signé de contrat avec personne, qu'il n'y a pas eu de formation d'un conseil intermunicipal de transport, la CTRSM pourrait toujours prendre la décision de dire: Je continue d'offrir le service, mais à un tarif d'équilibre.

M. Bourbeau: Cela veut dire qu'elle devrait augmenter ses tarifs d'une façon très importante.

M. Clair: Cela dépend si elle a reçu un avis ou pas. Si elle a reçu un avis, 60 jours après, elle doit se retirer. Si elle n'a pas reçu d'avis... Prenez l'exemple où un avis aurait été donné le 1er décembre: le 2 mars, la CTRSM ne peut plus envoyer de facture; entre le 2 mars et le 31 mars, la CTRSM pourrait toujours décider, s'il n'y a pas eu de contrat de signé avec d'autres, pendant les 28 jours qui restent, de continuer à offrir un service mais à tarif d'équilibre.

M. Bourbeau: L'avis, c'est l'avis de la formation...

M. Clair: Messieurs, je vous ai induits en erreur, parce que, après le 1er janvier ou, au plus tard, 60 jours après la réception d'un avis, mais, dans aucun cas, jamais après le 31 mars, la CTRSM n'a plus le droit d'aller desservir à l'extérieur de son territoire juridique, à moins qu'elle ne soit liée par un contrat de service. Alors, a fortiori, elle ne peut pas envoyer de facture.

M. Bourbeau: Autrement dit, à partir du 1er janvier, il est bien peu probable que la CTRSM donne du service dans les corridors autrefois exploités par Métropolitain Sud.

M. Clair: Au contraire, on a toutes les

raisons de croire que ces négociations qui sont en cours vont être terminées le 1er janvier et c'est pour cela qu'on prévoit, en phase intérimaire, des procédures très souples, et que les municipalités peuvent, par résolution, s'entendre avec la CTRSM.

M. Bourbeau: D'après les renseignements que j'ai reçus jusqu'à hier, il n'y a absolument aucun contrat de signé actuellement.

M. Clair: Non, il ne peut pas y avoir de contrat de signé, elles n'ont pas le pouvoir de le faire.

M. Bourbeau: Et aucune négociation n'est terminée, sauf celle de la petite ligne La Prairie-Candiac où il y a seulement sept ou huit chauffeurs. D'après les renseignements que nous avons, les négociations ne sont même pas très avancées et, semble-t-il, il n'y a pas de possibilité ou de probabilité que des contrats soient signés à court terme. Je tiens ces renseignements de plusieurs maires à qui j'ai parlé...

M. Clair: Lesquels, pour parler précisément? Parce que moi, j'ai des informations du contraire.

M. Bourbeau: Hier après-midi et hier soir, M. le ministre.

M. Clair: Je ne dis pas quand, je dis qui.

M. Bourbeau: Le maire de Longueuil, le maire de...

M. Clair: Il n'est pas concerné directement par ça, le maire de Longueuil.

M. Bourbeau: Certainement qu'il est concerné par ça. Pourquoi pas?

M. Clair: Ce n'est pas dans son territoire, il continue à y avoir la CTRSM qui est en place. Je ne vous parle pas de ces municipalités qui forment la CTRSM, je vous parle de ces municipalités qui sont hors du territoire de la CTRSM et desservies par Métropolitain Sud.

M. Bourbeau: Bon! Mais moi, je parle évidemment de la possibilité que la CTRSM signe des contrats. Vous parlez des contrats qui pourraient être signés avec d'autres transporteurs d'en dehors.

M. Clair: Non, dans les contrats, il y aurait deux parties, il y aurait la CTRSM et il y aurait des municipalités. C'est évident que les maires du Conseil des maires de la rive sud vont avoir à assigner, sur le plan décisionnel, que la CTRSM va avoir à

prendre des décisions. Mais moi, je vais dans le plus fin détail que ça. Je vous dis que, au niveau de l'administration de la CTRSM, on est en discussion avec toutes les municipalités hors territoire, que les discussions sont très avancées et que le P.-D.G. de la CTRSM devrait être en mesure prochainement de soumettre à son conseil, pour approbation, des contrats de service. J'imagine que, si M. Molini est en discussion avec des municipalités, il détient un mandat de son conseil et qu'il ne fait pas ça de son propre chef.

M. Bourbeau: Alors, les renseignements que nous avons ne sont pas les mêmes, parce que les maires à qui j'ai parlé parlent à M. Molini tous les jours aussi pour avoir des renseignements et c'est un son de cloche que nous obtenons quand nous parlons aux maires. Selon les renseignements que j'ai et que nous avons obtenus, ces négociations ne sont pas aussi avancées que le ministre semble le dire et il ne semble pas vraisemblable que des contrats vont être signés à court terme avec les municipalités des corridors.

Enfin, la version du ministre vaut la mienne, il semble qu'on nage un peu dans l'imprécision. Mais qu'arrive-t-il, le 1er janvier, si les contrats ne sont pas signés? Je suis convaincu qu'il n'y aura pas de contrats signés le 1er janvier ou à peu près pas.

Si la CTRSM décide de donner le service, ce sera à des tarifs majorés de façon importante.

M. Clair: J'aime mieux travailler avec le député de Mont-Royal, il prend cela article par article. Le député de Laporte me fait penser un peu à une chèvre qui s'en va, qui saute en avant. Ce n'est pas un défaut, mais c'est dur à contrôler.

M. Bourbeau: Chevrette, ce n'est pas dans notre parti, c'est dans le vôtre!

M. Clair: Ce que le député essaie de faire, c'est de devancer les procédures. On va en venir tantôt aux procédures très simples qui vont permettre aux municipalités de pouvoir s'entendre avec la CTRSM. Je vous le dis tel qu'on me le rapporte; on me dit que, dans tous les corridors, les discussions sont avancées. Encore une fois, j'ai pris la précaution de dire que, dans tous les cas, c'est susceptible de se modifier, mais que, jusqu'à maintenant, on a raison de croire que tout va tomber en place pour le 1er janvier ou à peu près. Je n'ai jamais nié que, dans certains cas, c'est sûr qu'il risque d'y avoir, dans des bouts de ligne, une interruption du service, mais on ne réorganise pas le transport en commun dans 150 municipalités sans que cela modifie le statu quo. C'est évident qu'il va y avoir des

modifications.

M. Bourbeau: Ou on ne le réorganise pas à la vapeur sans laisser le temps aux gens de s'entendre.

M. Clair: On ne le réorganise pas à la vapeur, M. le Président. Cela fait deux ans qu'on discute avec les municipalités de tout cela, qu'elles ont suivi le cheminement et qu'elles discutent avec les représentants du ministère des Transports, entre elles, avec l'administration de la CTRSM et de la CTCUM. Qu'est-ce que vous voulez? J'ai rencontré encore le 17 novembre - il y a trois semaines - au moment du dépôt du projet de loi, une soixantaine de maires. Ils m'ont posé des questions là-dessus. Ils m'ont demandé de modifier telle ou telle chose, mais il n'y a personne qui m'a dit: M. le ministre, vous nous prenez par surprise. On n'a jamais entendu parler de cela. Qu'est-ce que c'est que cela? D'où cela sort-il? Personne n'a dit cela. Il y a des gens de la CTRSM et de la CTCUM qui sont ici et qui pourraient...

M. Bourbeau: Oui, mais ce ne sont pas les maires. Ce ne sont pas eux qui paient.

M. Clair: Ce ne sont pas des imbéciles et des menteurs pour autant...

M. Bourbeau: Absolument pas.

M. Ciaccia: Vous pouvez admettre, M. le ministre...

M. Bourbeau: Je connais bien les gens qui sont ici et je ne considère pas que ce sont des imbéciles, mais ce ne sont pas eux qui ont à payer les factures. Les déficits, c'est la commission de transport.

M. Clair: Je le sais, M. le Président.

M. Ciaccia: Vous devez admettre que cela aurait été préférable si le projet de loi avait été adopté au mois de mai ou au mois de juin....

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: ...et si toutes les parties concernées avaient eu cette période de temps. Même s'il y a eu des discussions ou des pourparlers, ce n'est pas la même chose si le projet de loi est adopté. Il y a toujours des...

M. Clair: Je suis d'accord avec...

M. Ciaccia: Si le projet de loi avait été adopté au mois de juin, à la session de juin, cela aurait donné six mois pour permettre une transition un peu plus facile

et des négociations entre les différentes parties et peut-être que cela aurait réduit les possibilités d'interruption de service pour...

M. Clair: Je suis d'accord avec le député qu'idéalement, c'est ce que j'aurais dû faire, mais, en mai et juin, nous n'étions pas suffisamment avancés dans les pourparlers avec les municipalités pour avoir développé une formule qui leur serait acceptable et les municipalités, par ailleurs, nous pressent afin de pouvoir prévoir dans leurs budgets l'année prochaine que le nouveau régime sera applicable dès le 1er janvier prochain, parce qu'elles budgétisent sur l'année civile. Les municipalités nous pressent en disant: On veut sortir du régime tel qu'il existe actuellement et on veut s'inscrire dans un nouveau régime.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 29 est-il adopté?

M. Bourbeau: On s'en va vers un chaos.

Le Président (M. Desbiens): Pardon?

M. Bourbeau: On s'en va vers un chaos.

Le Président (M. Desbiens): J'ai demandé si c'était adopté.

M. Clair: C'est l'opinion du député.

M. Ciaccia: ...

M. Clair: J'espère bien qu'il la partage. Au moins, cela me rassure. On était rendu à...

Le Président (M. Desbiens): À l'amendement à l'article 29.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 29 est adopté. J'appelle l'article 30.

M. Clair: Je propose que l'article 30 soit remplacé par le suivant: "La Commission des transports du Québec peut accorder un permis spécial pour permettre l'exploitation, du 1er avril au 31 décembre 1984, d'un service de transport en commun sur le territoire d'une municipalité qui n'a pas adopté un règlement pour faire partie d'un conseil ou un règlement ou une résolution pour contracter avec un transporteur et qui n'est pas desservie par un organisme public de transport en commun." Tout ce qu'on fait, c'est d'ajouter: "qui n'est pas desservie par un organisme public de transport en commun", pour ne pas créer de problème à la ville de Laval.

M. Ciaccia: Peut-on interpréter l'article 30... Cela veut-il dire que toutes les municipalités qui, présentement, sont desservies par la CTRSM sont exclues de l'article 30?
(17 h 30)

M. Clair: Non, ce n'est pas ce que cela dit. Ce que cela vient faire, cela vient dire que... Dans le fond, pour simplifier, le régime est le suivant: pendant les trois premiers mois de 1984, n'importe quel transporteur privé, là où il n'y a pas de contrat, là où il n'y a pas de CIT ni rien, n'importe quel transporteur peut s'essayer. Pendant les neuf mois suivants, la CTQ peut émettre un permis à un transporteur, un permis spécial valide jusqu'au 31 décembre 1984, l'objectif étant de laisser une année aux municipalités pour réfléchir, pour savoir si elles désirent ou non former un CIT. On ne veut pas mettre les municipalités dans une situation où elles ne désireraient pas s'impliquer pour les trois ou quatre premiers mois, mais préféreraient regarder comment cela se passe. C'est un transporteur privé qui prend la place et elles changent d'idée en cours d'année. On a voulu leur donner une année complète de réflexion.

On verra tantôt dans un autre article qu'au 31 décembre 1984 le permis spécial deviendra un permis permanent.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: On dit: "La Commission des transports du Québec peut accorder un permis spécial." N'y aurait-il pas lieu de spécifier à qui? Est-ce que le permis sera accordé à un transporteur privé ou à un transporteur public? Est-ce que c'est celui qui aurait fait le transport intérimaire du 1er janvier au 31 mars qui aurait...

M. Clair: Ce sont ceux qui vont se présenter. Ce sont ceux qui soumettront les demandes à la CTQ, sauf les transporteurs publics.

M. Bourbeau: Ce serait tout transporteur...

M. Clair: Parce que les transporteurs publics n'ont pas le pouvoir de sortir de leur territoire.

M. Bourbeau: Ce serait tout transporteur privé ou même scolaire qui en fait la demande.

M. Clair: N'importe qui, qui en fait la demande.

M. Bourbeau: N'importe qui, qui en fait la demande et qui a déjà un permis ailleurs ou pas du tout?

M. Clair: Il pourrait même ne pas avoir de permis ailleurs et essayer d'en obtenir un de la CTQ.

M. Bourbeau: Ça pourrait être un transporteur scolaire?

M. Clair: À la limite, ça pourrait être un transporteur scolaire.

M. Bourbeau: Est-ce que ça pourrait être un taxi?

M. Clair: Ça pourrait être un détenteur de permis de taxi; il n'irait pas là à titre de détenteur d'un permis de taxi, mais à titre de personne qui demande l'émission d'un permis de transport en commun. Un permis de taxi et un permis de transport en commun sont deux choses différentes. On permet cependant au CIT de transiger avec un taxi ou un regroupement de taxis.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: Si le transport a été fait du 1er janvier au 31 mars par un transporteur donné, est-ce que la Commission des transports doit donner la priorité à celui-là dans l'octroi du permis spécial ou si un autre peut l'avoir?

M. Clair: Ça peut être un autre.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 30 est adopté?

M. Ciaccia: Un instant, s'il vous plaît! Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 32?

M. Bourbeau: Article 31.

Le Président (M. Desbiens): Excusez-moi. Article 31?

M. Bourbeau: M. le Président, vous êtes comme une chèvre, vous sautez d'avance, pour employer l'expression du ministre.

Le Président (M. Desbiens): Il n'y a pas d'amendement à l'article 31.

M. Clair: Pendant l'année de sursis aux municipalités, si un transporteur a obtenu un permis spécial ou temporaire pour desservir un circuit, dès qu'un contrat est signé entre le CIT et un autre transporteur, il doit se retirer.

M. Ciaccia: Dans l'article 30, vous dites que la Commission des transports peut accorder un permis spécial.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: C'est à la demande de qui?

M. Clair: De celui qui en fait la demande.

M. Ciaccia: Je comprends, mais ce n'est pas nécessairement une municipalité.

M. Clair: Non, au contraire, c'est un transporteur privé qui va à la CTQ et qui dit: Moi, je suis intéressé à desservir tel circuit qui était autrefois desservi par Métropolitain provincial ou Métropolitain Sud; est-ce que je suis autorisé à le faire? La CTQ, après avoir étudié différentes demandes, s'il y en a plusieurs, l'accorde jusqu'au 31 décembre prochain.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: L'article 30 avait du bon sens quand on le lisait tantôt, mais quand on arrive à l'article 31, on voit que le permis spécial décerné par la Commission des transports pour permettre l'exploitation du 1er avril au 31 décembre 1984 peut être révoqué en tout temps si, entre-temps, un CIT signe un contrat et que le transporteur qui a eu le permis spécial pour faire du transport pendant neuf mois n'a droit à aucune indemnité. Est-ce que ce n'est pas de nature à causer un préjudice assez important à ce transporteur spécial qui aurait un permis de neuf mois et qui, tout à coup, se ferait dire après deux mois: Ton permis n'est plus bon, tu n'as droit à aucune indemnité. Cela m'apparaît un peu exorbitant.

M. Clair: Cela peut paraître exorbitant à première vue, mais je ne pense pas parce que, d'abord, le détenteur d'un tel permis temporaire va bien connaître les conditions dans lesquelles il l'obtient. À ce moment-là, il ne se suréquiper pas pour faire face à la demande. Dans bien des cas, comme je vous dis, ce sont des transporteurs qui modifieront leur circuit ou ouvriront leurs portes sur le territoire. Je ne pense pas que cela crée de problèmes majeurs.

Autrement dit, on n'incite pas les transporteurs à s'équiper pour un an.

M. Bourbeau: Si on relit l'article 31 à la lumière de l'article 30 qu'on a vu tantôt, où on disait: "pour permettre l'exploitation, du 1er avril au 31 décembre 1984...", c'est l'exploitation entre le 1er avril et le 31 décembre, mais c'est sujet à révocation en tout temps.

M. Clair: C'est ça. On a voulu donner priorité à la décision des élus municipaux de créer un CIT.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 31 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 32.

M. Clair: Au bout de l'année 1984, si une municipalité ne fait pas partie d'un conseil ou n'a pas contracté, à ce moment-là, le permis temporaire devient permanent.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 32 est adopté?

M. Bourbeau: Il n'y a pas de papillon?

Le Président (M. Desbiens): Non.

M. Clair: Non, c'est à l'article 32.1. On ajoute un article.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Si, après coup, l'année suivante ou deux ans plus tard, la municipalité décide de faire partie d'un CIT, qu'est-ce qui arrive?

M. Ciaccia: Quelle est la durée du permis?

M. Clair: Le permis est permanent.

M. Bourbeau: À ce moment-là, on doit procéder par expropriation.

M. Clair: Si jamais la municipalité voulait, c'est ce qu'elle sera obligée de faire. C'est pour ça que j'ai bien dit aux municipalités d'y penser deux fois parce qu'on ne paiera pas deux fois pour exproprier Métropolitain Sud.

M. Bourbeau: Est-ce que les CIT ont des pouvoirs d'expropriation?

M. Clair: Non, mais, à ce moment-là, c'est le gouvernement qui sera conduit à faire comme il a été obligé de faire en 1979-1980. Elles se trouveront prises dans la situation de celles qui ont à organiser du transport en commun qui ne peut pas être similaire à celui qui est offert.

M. Bourbeau: C'est une incitation aux municipalités à se...

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 32 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Il y a un nouvel article qui s'ajoute, M. le ministre.

M. Clair: Oui. Je propose un nouvel article 32.1 qui viendrait après l'article 32 et qui se lirait comme suit: "Sous réserve de l'article 32, la Commission des transports du Québec peut délivrer un permis de transport en commun pour desservir, à compter du 1er janvier 1985, le territoire d'une municipalité qui ne fait pas partie d'un conseil ou qui n'a pas contracté avec un transporteur et qui n'est pas desservie par un organisme public de transport en commun." C'est le pouvoir habilitant.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 32.1 est-il adopté?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 32.1 est adopté. Section V, Modifications diverses.

Modifications au Code municipal

M. Clair: À l'article 33...

Le Président (M. Desbiens): Article 33?

M. Clair: ...je propose que celui-ci soit modifié par le remplacement de la première phrase du premier alinéa de l'article 398h du Code municipal que cet article introduit par la suivante: "398h. Un exemplaire d'un règlement de la corporation modifiant le service, autre qu'une modification d'horaire, doit être transmis au ministre des Transports." C'est pour éviter de la paperasse.

Le Président (M. Desbiens): L'article 33, c'est toute la série de 398, de a à...

M. Clair: Le premier touche le paragraphe 398h.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'on procède paragraphe par paragraphe?

M. Clair: On peut prendre l'amendement.

M. Ciaccia: On peut prendre l'amendement avant.

Le Président (M. Desbiens): D'accord. L'amendement est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'il a d'autres amendements au même article?

Des voix: Non.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 398a, section VII A, De l'organisation d'un service de transport en commun.

Organisation d'un service de transport en commun

M. Clair: C'est toute la série d'articles qui viennent habiliter les municipalités dans le Code municipal - on va le voir, par la suite, dans la Loi sur les cités et villes - à faire du transport en commun et on les adapte justement à la création des conseils intermunicipaux de transport. C'est davantage de l'adaptation de pouvoirs que quoi que ce soit d'autre.

M. Ciaccia: C'est ici qu'on retrouve le pouvoir pour les CIT de conclure un contrat sans soumissions...

M. Clair: Pour les municipalités.

M. Ciaccia: ...pour les municipalités.

M. Clair: Voici la raison pour laquelle on fait cela, M. le Président. Comme je le disais, d'abord, dans les cas de contrat avec une municipalité pour du transport local surtout, la plupart du temps, il y a de bonnes chances qu'un transporteur soit déjà détenteur d'un permis. Donc, la municipalité devra transiger avec lui. Cela ne signifierait rien d'aller en soumissions.

Deuxièmement, un service de transport en commun, comme je le disais dans mon discours de deuxième lecture, ce n'est pas de la marchandise. C'est un service et le service peut s'évaluer en fonction non seulement du coût, mais de la qualité des autobus, de la politesse et de la ponctualité des gens, de l'expérience du transporteur. Il y a des dispositions, cependant...

M. Ciaccia: Quelle protection y avait-il?

M. Clair: ...par concordance, justement, avec la Loi sur les cités et villes, qui rendent obligatoires la publication et la disponibilité auprès du public de tous les contrats qui peuvent être signés de façon négociée, si on veut, afin que le public sache ce qu'il y a dans ces ententes.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 398a est-il adopté?

M. Ciaccia: Un instant.

Le Président (M. Desbiens): M. le

député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: La raison que vous donnez pour ne pas aller en soumissions, ce n'est pas la raison pour ne pas aller en soumissions. Vous donnez les raisons pour ne pas nécessairement accepter le plus bas soumissionnaire. Ce n'est pas une raison pour ne pas aller en soumissions, ce que vous venez de dire.

M. Clair: Vous avez peut-être raison en ce qui concerne le deuxième motif que je donne. Par ailleurs...

M. Ciaccia: Le premier, le permis, c'est...

M. Clair: ...pour le premier, il est question du permis.

M. Ciaccia: S'il a un permis, il a un permis. C'est bien. Elles ne peuvent pas aller en soumissions s'il y a un permis. Mais quand il n'y a pas de permis?

M. Clair: Il n'y en aura pas 50. Ce n'est pas de la brique.

M. Ciaccia: Je comprends, mais c'est un principe. Si vous n'avez pas de raison de ne pas procéder par soumissions...

M. Clair: C'est qu'on ne voit aucunement l'utilité de les envoyer en soumissions parce que, de toute façon, le processus de soumissions, à ce moment-là, ne servirait qu'à faire préciser les offres de service de chacun et la municipalité va négocier ensuite avec chacun. Quand on va en soumissions publiques, normalement, dans tous les appels d'offres, il y a toujours la fameuse clause qui prévoit que la municipalité n'est pas obligée d'accepter ni la plus basse ni la plus haute soumission. Normalement, le principe général, quand on va en soumissions, c'est pour avoir la plus basse et l'accepter. Dans ce cas-là, on sait bien que ce n'est pas le montant qui va déterminer... On peut avoir un service à 10 000 \$ et on peut en avoir un à 10 000 000 \$. Cela dépend de ce qu'on veut.

(17 h 45)

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 398a est adopté? Adopté. 398a.

M. Clair: Pas celui-là.

M. Ciaccia: Parce qu'on discutait le d.

M. Clair: On peut les adopter en bloc, de a à z.

Le Président (M. Desbiens): Parce que je pensais que vous vouliez procéder par

paragraphe.

M. Ciaccia: Oui, normalement...

Le Président (M. Desbiens): Je vous laisse discuter sur l'ensemble des paragraphes?

M. Ciaccia: Le a est adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.
Article 398b?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.
Article 398c?

M. Clair: On a déjà adopté tantôt des dispositions similaires.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.
Article 398d?

M. Ciaccia: C'est celui-là qu'on discutait.

M. Clair: Sur division?

M. Bourbeau: Pendant que mon collègue en parlait, j'avais les yeux rivés sur le 398a et, comme je n'ai pas trop le style Chevette, je n'avais pas vu 398d contrairement à ce qu'en pense le ministre.

M. Clair: Vous êtes dans les lents de la classe. Ne vous diminuez pas!

M. Bourbeau: Cela veut dire qu'une corporation municipale régie par le Code municipal peut accorder des contrats de transport sans soumissions. Supposons qu'il y ait deux ou trois transporteurs dans le coin qui font du transport, pourquoi ne doit-on pas aller en soumissions? Le ministre en a parlé tantôt, mais je n'ai pas encore saisi la raison. L'économie générale de notre droit, c'est qu'il y ait des soumissions. Pourquoi, dans ce cas-ci, le ministre ne favorise-t-il pas les soumissions?

M. Clair: Elles peuvent aller en soumissions si elles le veulent, mais elles ne sont pas obligées. Les municipalités vont toujours pouvoir aller en soumissions. Si une municipalité a un détenteur de permis, elle doit négocier avec. Inutile qu'elle aille en soumissions. Il faut donc lui donner le pouvoir de le faire sans soumissions, ne serait-ce que dans ce cas. Par ailleurs, la municipalité ne commencera pas par un appel d'offres, par voir ce qu'on lui offre et prendre le moins cher. Elle va plutôt commencer par définir les niveaux de service

qu'elle désire, quelle qualité de service elle veut obtenir et après cela, négocier. S'il y a plusieurs transporteurs dans la municipalité qui sont susceptibles de lui offrir ce service, je suis convaincu, à ce moment, que la municipalité va aller en appel d'offres, aller en soumissions publiques. Si, par contre, comme c'est le cas dans à peu près 100% de ce territoire, il y a seulement un transporteur qui est en mesure d'offrir le service, elle va négocier avec. Pourquoi aller en soumissions?

M. Bourbeau: Cela se produit ailleurs dans la vie municipale, des circonstances comme celles-là. Actuellement, si une municipalité décide de placer une commande, par exemple de souffleuses à neige ou de tracteurs à neige pour les trottoirs, selon la loi générale, c'est toujours des soumissions.

M. Clair: Vous êtes toujours dans l'achat de marchandises. Vous n'êtes pas dans des services.

M. Bourbeau: C'est la même chose. Je le fais par analogie. On doit toujours aller en soumissions.

M. Clair: Pas à ma connaissance, pour les services professionnels. J'ai eu l'occasion de le voir encore il y a quelques semaines, la municipalité a transigé avec la firme d'ingénieurs au coin de chez nous et elle fait affaires avec elle.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre trouve que le transport en commun, ce sont des services professionnels?

M. Clair: Non, mais cela correspond bien davantage à la notion de service qu'à la notion de bien.

M. Bourbeau: À mon avis, non. Les municipalités, par exemple, qui louent des camions l'hiver pour la neige, des autobus, il me semble que...

M. Clair: La notion de qualité de service et tout ce qui tourne autour de cela est bien plus importante que dans un cas de transport de la neige. Même si on les obligeait à aller en soumissions pour des souffleuses à neige, je l'ai vu dans une de mes municipalités, la même corporation municipale a dû aller en appel d'offres pour finir par acheter la souffleuse à neige qu'elle voulait. Elle a dû aller en appel d'offres quatre fois, en précisant toujours de plus en plus le devis, pour finalement tomber quasiment sur le numéro de série de la souffleuse qui était dans la cour. On ne se contera pas de peurs, non plus, là-dessus. Pour ne pas accepter la plus basse soumission, la municipalité doit obtenir

l'autorisation du ministre des Affaires municipales, de la Commission municipale et dans l'entretien de chemins d'hiver - j'ai déjà vu le cas dans mon comté - la Commission municipale est très exigeante pour ne pas donner la plupart au plus bas soumissionnaire.

M. Bourbeau: Avec raison, d'ailleurs. Le principe général qui est retenu dans notre droit, c'est que les soumissions doivent toujours avoir lieu, à moins de circonstances exceptionnelles. Dans le droit municipal, actuellement, quand une municipalité ne veut pas procéder par voie de soumissions, qu'elle ne veut pas accepter la plus basse des soumissions ou qu'il n'y a qu'un seul soumissionnaire, elle peut l'accorder au seul soumissionnaire, mais, à ce moment-là, on lui demande d'obtenir le consentement de la Commission municipale. Pourrait-on avoir un système semblable pour faire en sorte d'éviter les abus dans le cas où, dans des municipalités, on donnerait des contrats à des amis des membres de l'administration?

M. Clair: Prenez l'expérience du transport scolaire. Je me souviens que vous aviez tenu le même discours lors de l'étude du projet de loi 31.

M. Bourbeau: Je suis constant dans ce que je fais.

M. Clair: Vous êtes constamment dans l'erreur aussi sur ce point, mais j'aime mieux quelqu'un qui est constant dans l'erreur que quelqu'un qui est trop inconstant. Dans le cas du transport scolaire, vous nous aviez fait les mêmes remarques parce qu'on permettait aux commissions scolaires de négocier avec un transporteur scolaire. Ce que cela nous a appris jusqu'ici, c'est que les commissions scolaires obtiennent de meilleurs prix en négociant plutôt qu'en procédant par voie de soumissions publiques dans des contrats de transport.

Je suis tout à fait d'accord avec le député que la règle normale doit être la soumission publique pour les pouvoirs publics, les pouvoirs municipaux, les commissions scolaires, le gouvernement ou autres, mais il s'avère que dans des cas de transport comme ceux-là, qui sont des questions de services pour lesquels des notions de qualité, de ponctualité, d'expérience sont beaucoup plus importantes que seulement le prix, sur lequel on ne peut pas nécessairement se baser, il peut être avantageux de procéder comme on le fait. Le transport scolaire l'a démontré. D'ailleurs, les transporteurs scolaires s'en plaignent parce qu'ils se disent qu'ils se font torde les boyaux par les commissions scolaires.

M. Bourbeau: M. le Président, je

voudrais, pour l'information de ceux qui vont lire le journal des Débats, corriger certaines des paroles du ministre à l'égard du dossier du transport scolaire. Premièrement, je voudrais dire qu'à l'égard du dossier du transport scolaire l'Opposition a prié instamment le gouvernement de procéder dans ce dossier. Le ministre s'en souviendra, c'est une des premières choses que je lui ai demandées lorsque j'ai obtenu le dossier.

Deuxièmement, lorsqu'il a été question des négociations ou de la demande de soumissions pour le transport scolaire, ce à quoi nous nous sommes opposés, ce n'est pas la négociation de gré à gré avec des transporteurs existants. Nous ne nous sommes pas opposés à cela. Nous nous sommes opposés au système que le ministre a créé, qui consistait à demander des soumissions, à recevoir les soumissions, à constater le plus bas soumissionnaire et, après coup, à recommencer à négocier avec tous les soumissionnaires et même, si je me souviens bien, avec des soumissionnaires de l'extérieur, mais je ne suis pas tout à fait sûr de cela.

Je trouvais que c'était un système un peu anormal, une fois les soumissions entrées sur place, de permettre à des soumissionnaires qui n'étaient pas les plus bas de venir présenter à nouveau des soumissions plus basses que celle du plus bas soumissionnaire. C'était unique, je pense, dans l'histoire de notre droit et cela pouvait donner lieu à des abus. Sur le plan des principes, seulement, je m'opposais à ce système, mais en ce qui concerne les négociations de gré à gré et les économies à réaliser, j'ai instamment pressé le ministre de faire la réforme. Que le ministre rétablisse les faits.

M. Clair: À ce moment-là, le député est en train de me dire qu'il n'est pas constant, parce que c'est exactement ce qu'on propose de faire ici, de pouvoir négocier de gré à gré.

M. Bourbeau: Dans ce cas, j'étais d'accord...

M. Clair: Là, vous êtes d'accord?

M. Bourbeau: ...si c'étaient les transporteurs existants.

Le Président (M. Desbiens): L'article 398d est-il adopté?

M. Clair: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. Article 398e?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 398f?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 398g?

M. Clair: Tous ces pouvoirs, M. le Président, ont été donnés au conseil intermunicipal; il faut donc les donner aux municipalités. C'est de la concordance pure et simple.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 398h a été adopté tel qu'amendé, précédemment.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 398i?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 398j?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 398k?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Section VII B, Transport des personnes handicapées. Article 398l?

Transport des personnes handicapées

M. Clair: On vient modifier le régime de conclusion, d'interruption d'un système de transport adapté.

M. Ciaccia: Maintenant, cela va être toute personne, non plus seulement une corporation municipale pour le transport pour handicapés.

M. Clair: Autrefois, c'était prévu par pouvoir de subvention, alors que maintenant on donne le même régime par règlement.

M. Ciaccia: Vous donniez des subventions au transport adapté.

M. Clair: Au transport adapté, c'est cela.

M. Ciaccia: Vous donnez des subventions seulement aux organismes sans but lucratif? Non?

M. Clair: Non, non, ce n'est pas cela. Autrefois, la façon d'organiser le transport

adapté pour les municipalités était prévue par le biais d'un pouvoir de subvention. On disait que le conseil pouvait, par règlement, accorder à toute compagnie ou personne détenant un permis de la CTQ pour l'exploitation d'un service d'autobus dans la municipalité où il se faisait un transport de personnes handicapées une subvention annuelle dont le montant ne devait pas excéder le pourcentage budgétaire approuvé préalablement par le ministre des Affaires municipales et la Commission municipale du Québec. Plutôt que de continuer à maintenir cette forme de pouvoir d'intervention, on leur donne le même pouvoir. Autrement dit, c'est pour que les municipalités, quand elles interviennent en matière de transport des personnes, interviennent sur une base de mécanique juridique identique. Ce n'est pas pour leur compliquer la vie, c'est pour la leur faciliter.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a un changement au niveau des subventions?

M. Clair: Non, aucun changement. On continue à défrayer 75%.

M. Ciaccia: C'est quoi, tous ces articles?

M. Clair: Cela vise simplement à clarifier le pouvoir des municipalités dans l'organisation du transport adapté. Cela n'a rien à voir avec le financement. Le financement du transport adapté existe en vertu d'un programme décrété à l'article 4 de la Loi sur les transports.

M. Ciaccia: À l'article 398l...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: ...vous dites que, en ce qui concerne le transport pour handicapés, une corporation peut contracter "avec toute personne".

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Non seulement avec une corporation municipale de transport ou une commission intermunicipale de transport.

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: L'article 398g, c'était l'ancien article qui correspondait à cela.

M. Clair: Cela vise simplement à faciliter la tâche aux municipalités. Dans les textes de lois, par exemple, on avait un texte de portée générale, l'article 467.6, qui ne visait que la corporation de Sherbrooke. Dans le fond, on vient simplement clarifier les pouvoirs des municipalités d'organiser du

transport adapté avec toute personne. Par exemple, à Drummondville, c'est un organisme sans but lucratif, qui s'appelle Transport Diligence Inc., qui organise le transport adapté. Ailleurs, ce sont des corporations publiques de transport. Dans la Loi sur le transport par taxi, on prévoit que ce peuvent être des taxis qui offrent le service. Alors, cela vise simplement à clarifier les pouvoirs des municipalités. Cela leur permet de transiger avec toute personne et, finalement, en termes de mécanismes d'intervention, cela généralise l'utilisation du règlement.

M. Bourbeau: Dans l'article, toute personne, est-ce que cela comprend les organismes à but non lucratif?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Ce ne sont pas des personnes, ce sont des compagnies.

M. Clair: Le mot personne inclut autant une personne physique qu'une personne morale.

M. Bourbeau: Est-ce que c'est écrit, cela?

M. Ciaccia: Dans l'article de la loi actuelle: Toute corporation locale peut contracter avec une corporation municipale de transport ou une corporation intermunicipale. Vous changez cela et vous dites qu'elle peut contracter avec toute personne.

M. Clair: Oui, parce qu'il n'y a pas de corporations municipales et intermunicipales partout. À Drummondville, par exemple, il n'y a pas de corporation municipale. Il y a donc un organisme sans but lucratif qui s'est formé. Par ailleurs, à East-Angus, c'est un propriétaire privé.

M. Ciaccia: Maintenant, quand vous allez à l'article 398o) vous dites: Une corporation "peut accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif qui assure l'organisation de..."

M. Clair: C'est le pouvoir de subventionner.

Le Président (M. Desbiens): Il est 18 heures. Est-ce qu'on reprend cela lundi?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): La commission élue permanente des transports ajourne ses travaux à lundi matin, 11 heures.

(Fin de la séance à 18 h 1)