



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Étude des projets de loi 46 - Loi sur les
conseils intermunicipaux de transport
dans la région de Montréal et modifiant
diverses dispositions législatives (2) et
47 - Loi sur le transport par taxi (3)

Le lundi 12 décembre 1983 - No 195

Président: M. Richard Guay

Table des matières

| | |
|---|---------|
| Projet de loi 46 - Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives | B-10685 |
| Modifications à la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais | B-10687 |
| Modifications à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal | B-10693 |
| Modifications à la Loi sur la Communauté urbaine de Québec | B-10699 |
| Modifications à la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport | B-10700 |
| Modifications à la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal | B-10704 |
| Modifications à la charte de la ville de Laval | B-10716 |
| Articles en suspens | B-10717 |
| Dispositions transitoires et finales | B-10724 |
| Entrée en vigueur de la loi | B-10729 |
| Annexe | B-10729 |
| Projet de loi 47 - Loi sur le transport par taxi | B-10730 |
| Règlements du gouvernement (suite) | B-10731 |
| Dispositions diverses (suite) | B-10731 |

Intervenants

M. Hubert Desbiens, président

M. Michel Clair

M. John Ciaccia

M. Gilles Rocheleau

M. André Bourbeau

M. Jean-Guy Rodrigue

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 lundi 12 décembre 1983

Étude des projets de loi 46 et 47

(Onze heures sept minutes)

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

La commission permanente des transports reprend ses travaux pour étudier article par article le projet de loi 46.

J'aurais besoin d'un consentement pour remplacer ce matin M. Blouin (Rousseau) par M. Fallu (Groulx); M. Desbiens (Dubuc) par M. LeMay (Gaspé); M. Léger (Lafontaine) par Mme Lachapelle (Dorion); M. Mathieu (Beauce-Sud), c'était fait, et M. Vallières (Richmond) par M. Rocheleau (Hull).

Est-ce qu'il y a consentement?

M. Ciaccia: Consentement.

Projet de loi 46

Le Président (M. Desbiens): Nous en étions à l'étude de l'article de la section VII B: Transport des personnes handicapées. Article 3981...

Est-ce qu'on revient aux articles en suspens ou si on poursuit?

M. Ciaccia: J'aurais une question.

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

M. Ciaccia: Je pense qu'on pourrait continuer et revenir aux articles en suspens vers la dernière demi-heure.

M. Clair: Je n'ai pas d'objection.

Le Président (M. Desbiens): On continue à 3981.

M. Ciaccia: Il faut comprendre les changements qui ont été faits dans ces articles. Aux subventions pour le transport des personnes handicapées, est-ce que ces articles effectuent un changement?

M. Clair: Non, parce que les subventions au transport des personnes handicapées sont versées sur la base d'un décret du gouvernement qui a été adopté en vertu de l'article 4 de la Loi sur les transports. Tous les programmes d'aide financière du ministère des Transports au transport de personnes, comme de marchandises d'ailleurs, sont assis juridiquement sur l'article 4 de la Loi sur les

transports qui donne un pouvoir très général au gouvernement d'adopter des programmes de subvention aux transports. Tout ce qu'on modifie par l'article 3981, c'est qu'on vient standardiser la méthode d'intervention des municipalités dans le transport.

M. Ciaccia: Si vous dites, dans l'article 3980, qu'une corporation peut aussi - cela n'exclut pas les autres - accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif, c'est en plus, ce n'est pas limité...

M. Clair: Dans le transport adapté.

M. Ciaccia: Ce n'est pas strictement limité aux organismes sans but lucratif.

M. Clair: Non. Les subventions au transport adapté sont données, dans le fond, tant par les municipalités que par le gouvernement. Le gouvernement défraie 75% et les municipalités 15% ou 20% environ du coût du transport adapté, la personne transportée défrayant le reste, soit un montant correspondant à peu près au coût du transport en commun régulier.

M. Ciaccia: Je n'ai pas d'autres commentaires.

Le Président (M. Desbiens): L'article 3981 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 398m?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 398n?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): C'est adopté. L'article 398o?

M. Ciaccia: Cet article détermine qu'une subvention n'est accordée qu'à un organisme sans but lucratif plutôt qu'à un détenteur de permis.

M. Clair: La corporation peut le faire avec n'importe qui par contrat, à l'article 3981. À l'article 398o la municipalité peut

accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées de son territoire. C'est un pouvoir qui se retrouvait déjà dans la Loi sur les cités et villes et le Code municipal.

M. Ciaccia: Est-ce que je peux comprendre d'abord que, s'il y a un contrat... Quand vous dites qu'un contrat peut être accordé à n'importe qui, cela veut dire que, si un contrat est accordé à un transporteur privé...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: ...pour transporter des personnes handicapées, la corporation ne peut pas donner de subvention à ce transporteur. Elle peut la donner seulement à un organisme sans but lucratif.

M. Clair: M. le Président, l'article 3981, c'est l'article qui habilite de façon générale les municipalités à contracter.

M. Ciaccia: Quel article?

M. Clair: L'article 3981 autorise de façon générale les pouvoirs habilitants de contracter. Il faut bien lire le texte: Une corporation peut aussi, par règlement approuvé par le ministre des Transports, accorder une subvention à tout organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées de son territoire. Ce qui se produit, c'est qu'il y a souvent des municipalités qui ne contractent pas directement avec un transporteur. Si elles le font avec un transporteur, elles peuvent contracter, mais la façon de le faire, ce n'est pas par subvention, c'est par contrat. Dans les municipalités, souvent certaines d'entre elles préfèrent ne pas contracter directement avec un transporteur, mais plutôt faire affaires avec un organisme sans but lucratif contrôlé par les personnes handicapées elles-mêmes ou l'association des personnes handicapées de telle municipalité. C'est l'organisme sans but lucratif qui contracte avec le transporteur. C'est le cas, par exemple, chez nous à Drummondville où ce n'est pas un transporteur détenteur de permis, ni aucun autre transporteur, mais un organisme sans but lucratif... (11 h 15)

M. Ciaccia: Je comprends, mais dans...

M. Clair: ...qui reçoit la subvention et organise lui-même le transport, tout comme cela pourrait être que la ville verse la subvention à l'organisme sans but lucratif qui, lui, voit à l'organisation, à la signature d'un contrat avec un transporteur.

M. Ciaccia: Je comprends. C'est juste pour me faire confirmer que, si le contrat est avec un transporteur privé, même pour les handicapés, on ne peut pas accorder une subvention...

M. Clair: Non.

M. Ciaccia: C'est seulement si c'est un organisme sans but lucratif.

M. Clair: Seulement si c'est un organisme sans but lucratif.

Le Président (M. Desbiens): L'article 3980 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 33 en son entier est-il adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Sur division parce que...

Le Président (M. Desbiens): Sur division...

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Sur division.

M. Clair: L'article 34, M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): L'article 34, M. le ministre.

M. Clair: À l'article 34, j'ai un petit amendement à proposer, exactement le même que celui que nous avons adopté à l'article 33, soit de remplacer la première phrase du premier alinéa de l'article 467 de la Loi sur les cités et villes que cet article introduit par la suivante...

Le Président (M. Desbiens): 467.7.

M. Clair: ...467.7, qui se lirait comme suit: "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 pour éviter, comme je l'avais dit vendredi, qu'un règlement qui ne modifie que l'horaire doive être approuvé et doit être transmis au ministre des Transports. Ce n'est pas un renseignement qu'il est utile d'avoir pour le ministre des Transports.

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

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: Quant au contenu même de

l'article 467, c'est-à-dire de l'article 34, c'est le pendant des amendements que nous avons apportés au Code municipal, c'est exactement la même chose.

M. Ciaccia: Les mêmes remarques s'appliqueraient. Je pense qu'on pourrait dire, plutôt que de répéter et de refaire le débat, que l'article 34 est adopté sur division.

Le Président (M. Desbiens): L'article 34, tel qu'amendé, est adopté sur division.

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 35 est adopté?

Modification à la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais

M. Clair: L'article 35 vise simplement à donner à la CTCRO et - on va le voir aussi tantôt - à toutes les corporations municipales ou intermunicipales de transport le pouvoir d'offrir un service de transport aux handicapés en dehors de leur territoire si elles ont conclu un contrat avec une autre municipalité. Un instant!

M. Ciaccia: ...faire certains commentaires sur l'article qui affecte sa région?

M. Clair: Oui, je suis tout à fait d'accord. J'avais omis de vous proposer - il n'était pas dans l'ordre - un petit amendement...

Le Président (M. Desbiens): À l'article 35?

M. Clair: ...à l'article 35, oui.

Le Président (M. Desbiens): Avez-vous une copie?

M. Clair: Oui. Vous en avez une copie, c'est le suivant.

Le Président (M. Desbiens): Ah bon! D'accord, cela va.

M. Clair: L'article 35 de ce projet de loi serait modifié par l'addition, après le sous-paragraphe ii du paragraphe f de l'article 171 que cet article modifie, du sous-paragraphe suivant: "iii. Conclure tout contrat jugé utile pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service par taxi." Cela vise à introduire la possibilité de se servir du taxi. C'était une omission.

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

M. Ciaccia: L'amendement est adopté.

M. Clair: L'amendement est adopté.

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

M. Rocheleau: Toujours sur l'article 35, M. le Président?

Le Président (M. Desbiens): Oui.

M. Rocheleau: Si le président me le permet, j'ai eu en fin de semaine dernière une discussion avec le directeur général de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais, M. Antoine Grégoire. Je me permets, pour le bénéfice du ministre, de lire la lettre qu'on m'a transmise en fin de semaine. S'il y a possibilité d'apporter les correctifs qui seraient jugés nécessaires... "L'Assemblée nationale est présentement saisie du projet de loi 46 intitulé Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives. Certaines dispositions de ce projet de loi touchent la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais, particulièrement les articles 35 à 37 inclusivement sur le transport des personnes handicapées.

"À la suite de représentations que nous avons faites auprès du ministère des Transports en regard de l'article 196.1 de la Loi sur la CRO, il semble que ce dernier envisage une modification à cet article. L'article 196.1 en question se lit comme suit: "La commission de transport peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire." La modification envisagée par le ministère ajouterait à la fin de l'article les mots: "et vers l'extérieur à partir de son territoire". Nous aimerions toutefois aller un peu plus loin et obtenir que...

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Hull, je crois que cela a rapport à l'article 37.1. On en est à l'article 35.

M. Rocheleau: Oui, mais cela touche les articles 35 à 37.

Le Président (M. Desbiens): Je lis l'amendement du ministre, si vous l'avez, à l'article 37.1. Il y a un amendement...

M. Clair: M. le Président, si vous le permettez, j'aimerais avoir votre consentement pour que le député de Hull puisse finir de lire sa lettre.

Le Président (M. Desbiens): D'accord! Allez-y.

M. **Ciaccia**: Ce sont deux articles ensemble.

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

M. Rocheleau: Pour le bénéfice du ministre...

M. Clair: Et de la commission.

M. Rocheleau: ...de la commission et de la Communauté régionale de l'Outaouais. "Nous aimerions toutefois aller un peu plus loin et obtenir que ce même article dise que notre commission peut faire tel type de transport à partir d'un autre territoire que le sien, avec le consentement du ou des organismes ayant juridiction sur tel territoire. Cet élargissement devrait également s'appliquer à l'article 196.2 concernant les visites touristiques, appelées communément "sightseeing", qu'on fait en fin de semaine ou les dimanches.

"Comme vous le savez, au-delà de 2 000 000 de visiteurs viennent de tous les coins du pays pour visiter Ottawa au cours de l'été. À partir d'ententes ad hoc qui interviennent entre la Commission de transport Ottawa-Carleton et notre organisme, nous dispensons certains services à partir d'Ottawa. Nous aimerions régulariser pour de bon cette question. Il est évident qu'une loi du Québec ne peut pas nous autoriser à effectuer du transport à partir d'un territoire hors Québec. Pour autant, nous voudrions que la loi ne nous en empêche pas, lorsqu'il y a entente pour ce faire avec l'organisme ayant juridiction sur un autre territoire que le nôtre, y compris le côté ontarien de l'Outaouais.

"Je veux également vous dire que j'ai saisi le directeur du transport terrestre des personnes au ministère des Transports, M. Jacques Ménard, de nos préoccupations.

"Nous espérons donc que vous pourrez être en accord avec la position de notre organisme."

M. le Président, c'est un point relativement important, qui concerne un territoire qui n'est peut-être pas de similitude ou de similarité avec les autres territoires du Québec, étant donné qu'on a et qu'on fait du transport surtout le dimanche de personnes d'Ottawa ou de la région de la capitale nationale. On l'a toujours fait. La commission de transport ou plutôt le transport en commun qui existait à Hull antérieurement le faisait; et quand la commission de transport s'est portée acquéreur du transport privé, elle a continué de pratiquer cette forme de transport au bénéfice des citoyens et aussi au bénéfice de la Commission de transport de l'Outaouais.

Le Président (M. Desbiens): M. le

député de Hull, voulez-vous déposer la lettre pour en faire faire des copies?

M. Rocheleau: Je peux la déposer, M. le Président, si vous voulez, en prévision d'une distribution, si...

M. Clair: Le principal problème qui se pose, c'est que, jusqu'à maintenant la CTCRO, semblerait-il, fait de la charte-partie, mais n'en a pas, sur le strict plan juridique, la compétence. Il s'agit... On avait un amendement à proposer à l'article 37 pour autoriser la commission de transport, la CTCRO, à effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et à partir de son territoire vers un point extérieur.

Comme M. Grégoire le souligne, nous n'avons pas, comme Parlement de Québec, la possibilité de légiférer sur ce qui se passe en Ontario, d'une part, et, d'autre part, la difficulté est de protéger aussi les droits des détenteurs de permis. Ce n'est pas seulement de dire que ce serait conditionnel à l'autorisation d'un autre organisme concerné, mais d'un détenteur de permis aussi. Parce que, si on élargit trop, on donnerait à ce moment à la CTCRO des pouvoirs qui pourraient lui permettre éventuellement d'aller jusqu'en Abitibi ou à Montréal, de rentrer sur le marché de la charte-partie sans égard aux droits des autres détenteurs de permis. Il y aurait peut-être cela à examiner. Je suis très sensible à ce cas. C'est sûr qu'on n'a aucun intérêt à priver la CTCRO de revenus qui peuvent lui provenir de la charte-partie à partir des services touristiques qu'elle peut offrir à Ottawa. On n'a aucun intérêt à faire cela, mais il y a des limites à ce qu'on peut faire sur le plan juridique. Premièrement, on ne peut légiférer à la place du gouvernement de l'Assemblée législative de l'Ontario; deuxièmement, il faut protéger aussi les droits des détenteurs de permis.

Je proposerais peut-être au député qu'on attende d'avoir en main... Effectivement, le député a raison de dire qu'il y a eu une discussion avec le directeur du transport des personnes, M. Ménard, qui m'accompagne. Je pense que cela pourrait lui être utile; s'il a eu cette lettre en fin de semaine, je ne l'ai pas eue. Peut-être est-ce entré ce matin par télex. On pourrait suspendre l'étude de cet article et voir dans quelle mesure on peut accommoder sur le plan juridique la CTCRO sans non plus légiférer d'une manière ultra vires évidente.

M. Rocheleau: M. le Président, si vous me permettez, je n'ai absolument pas d'objection. Au contraire, si le ministre est d'accord qu'on mette de côté cet article pour le moment et qu'on puisse tenter de trouver une formule qui permettrait peut-

être une certaine latitude à la commission de transport, s'il y a une entente ad hoc avec la commission de transport du côté ontarien, sans pour autant brimer les droits de l'une ou l'autre des provinces dans cette juridiction. C'est qu'antérieurement, cela se pratiquait et nous souhaiterions peut-être ou la commission de transport souhaiterait peut-être être en mesure de légaliser ce qu'elle faisait, peut-être pas de façon illégale, antérieurement, et qu'elle a continué à faire depuis 1969 ou 1970 alors que la commission de transport a été créée, alors que la commission de transport se portait acquéreur de l'entreprise privée qui, à ce moment, administrait sur le territoire des points de repère semblables où on traversait du côté de l'Ontario.

Le Président (M. Desbiens): On va revenir à l'article 35 dans ce cas-là et on suspendra... On passera à l'article 37.

M. Ciaccia: Est-ce que je peux faire seulement une suggestion?

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

M. Ciaccia: M. le ministre, peut-être, seulement un papillon à savoir que cet article n'affecterait cependant pas les voyages à charte-partie qui pourraient se présenter du côté de l'Ontario, sans lui donner ce droit, parce que vous ne pouvez pas légiférer pour l'Ontario, vous ne voulez pas exclure et vous ne voulez pas que la CTCRO soit en défaut ou agisse contre la loi, si elle conclut une entente. Vous pourriez alors donner un droit permissif dans le sens qu'en légalisant cela, on n'affecterait pas les voyages à charte-partie qui pourraient se présenter du côté ontarien. (11 h 30)

M. Clair: Seulement pour bien circonscrire le problème, ce que le député de Hull souhaite, ce n'est pas que la CTCRO ait le droit de faire de la charte-partie en dehors de son territoire à partir de n'importe où au Québec vers son territoire. Ce n'est pas cela. C'est exclusivement venant du côté d'Ottawa pour qu'elle puisse, quand elle est...

M. Rocheleau: C'est cela. Est-ce qu'ils débordent de leur territoire quand ils partent d'Ottawa? Est-ce que c'est de la charte-partie dans le territoire de la CTCRO ou bien si c'est...

M. Clair: Oui, cela peut déborder.

M. Rocheleau: Cela peut déborder un peu. La même chose s'applique si on sort du territoire proprement dit de la Communauté régionale de l'Outaouais, si on va, disons, en direction de Thurso qui se trouve sur le bord

de l'Outaouais, qui n'est desservie par aucun transporteur et qui pourrait organiser, je ne sais pas, une visite à Montréal ou hors territoire et qui pourrait être desservie par la commission de transport.

M. Clair: Ce qu'il faudrait peut-être ajouter, sans essayer de faire un texte législatif, mais simplement pour cerner la notion... Après avoir dit que la commission de transport peut effectuer des voyages spéciaux, des voyages à charte-partie sur son territoire et à partir de son territoire vers un autre point extérieur, on pourrait dire: Pour les fins du présent article, son territoire inclut le territoire de - je ne sais pas si on devrait le dire - la capitale.

M. Rocheleau: M. le Président, je pense que, si vous dites cela...

M. Clair: À la condition qu'elle en ait obtenu l'autorisation.

M. Ciaccia: Vous lui permettriez d'exercer un droit en dehors du territoire. Je pense que ce que vous voulez faire est strictement légaliser une entente. Cela devrait plutôt se lire: Cependant, ceci n'exclut pas des ententes que la CTCRO peut avoir pour des voyages...

M. Rocheleau: Sur son territoire ou les territoires en périphérie.

M. Ciaccia: ...qui proviennent du côté de l'Ontario, sujettes à toutes les lois et permis existants.

M. Clair: Est-ce que le député sait, compte tenu du fait qu'il a été maire de Hull, pour ces voyages à charte-partie lorsqu'ils sont effectués à partir d'Ottawa, s'il s'agit d'une tolérance d'Ottawa Transit ou s'ils obtiennent, à ce moment-là, un permis de la Régie des transports de l'Ontario? Comment cela se passe-t-il?

M. Rocheleau: En somme, cela provient d'un comité ad hoc où il y a une entente entre les deux commissions de transport. C'est uniquement la commission de transport, la MROC, Ottawa-Carleton, et la Commission de transport de la CTCRO. C'est uniquement sujet à une entente entre ces deux organismes. S'il y a une entente entre les deux organismes, il y a une certaine tolérance. Étant donné qu'on se propose de modifier la loi, la CTCRO voudrait pouvoir au moins légaliser ce qu'elle fait depuis toujours sans problème et particularité.

Remarquez, M. le Président, si on pouvait trouver la terminologie souhaitée...

M. Clair: C'est ce qu'on va faire. On peut suspendre l'article et les avocats vont

essayer de trouver une solution.

M. Ciaccia: Cependant, les permis de voyage à charte-partie du côté ontarien sont permis, sujets aux lois, permis et ententes applicables.

M. Clair: Les avocats de mon contentieux vont travailler là-dessus et on y reviendra.

Le Président (M. Desbiens): Je reviens à l'article 35. Il y a un amendement qui a été adopté. Est-ce que l'article 35 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Je pense qu'il vaudrait mieux le suspendre, M. le Président, de même que les articles 36 et 37.

M. Ciaccia: Une autre question sur l'article 35. Quand vous dites, g, "conclure, avec toute municipalité..." vous avez exclu les CIT.

M. Clair: Les CIT ne s'étendent pas jusqu'à cette région pour le moment. Seules les municipalités qui font partie de l'annexe ou de Montréal pourraient en faire partie. À ce moment-là, cela ne s'applique pas. Je pense qu'on pourrait adopter l'article 35 puisque finalement il ne s'applique qu'au transport des personnes handicapées. Ce n'est pas cet article-là qui serait modifié, mais plutôt l'article 37.

Le Président (M. Desbiens): L'article 35 est adopté tel qu'amendé.

M. Ciaccia: Article 35, oui.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 36.

M. Clair: L'article 36 vise à permettre à la CTCRO de pouvoir se joindre à d'autres commissions de transport pour procéder à une commande unifiée d'autobus.

M. Ciaccia: On a déjà discuté de la question des cas sans soumissions.

M. Clair: Oui.

M. Rocheleau: Cela s'est fait en 1978 ou 1979.

M. Clair: La première fois en 1978, il y a eu regroupement des commandes, mais les assises juridiques d'une telle commande unifiée étaient complexes, cela prenait des autorisations longues et coûteuses à obtenir sur le strict plan de la paperasse à administrer. On vient modifier cela pour faciliter la commande unifiée d'autobus. Deuxièmement, la première fois qu'il y a eu

une commande unifiée, on a procédé par soumissions publiques. On s'en souvient, c'est ce qui explique comment la commande est finalement allée à GM parce que c'est elle qui avait la plus basse soumission et, à ce moment, c'est GM qui est venue implanter son usine à Saint-Eustache après avoir obtenu cette commande.

En ce moment, comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer à l'Assemblée nationale, des fabricants d'autobus urbains au Canada, il y en a trois. Il y a Flyer Industries, de Winnipeg, Ontario Bus Industries, de Mississauga, et il y a GM. Si nous allons en appel d'offres public dans tout le Canada, si on présume que les trois sont aussi bons l'un que l'autre, il y a deux risques sur trois que la commande échappe à l'industrie manufacturière du Québec.

Au Québec, les deux autres fabricants d'autobus, ou fabricants éventuels, soit Bombardier et Prévost Car, n'ont pas manifesté l'intérêt pour le moment de s'implanter dans la fabrication d'autobus urbains. À ce moment, s'il y avait une soumission publique de demandée au Québec pour l'achat de ces autobus, toutes les chances du monde sont qu'il va n'y avoir qu'une seule soumission, soit celle de GM. Si on va en soumissions et que GM est seule soumissionnaire, les risques sont que GM soumissionne plus haut que ce que l'on peut vraisemblablement obtenir comme prix négocié à la suite du prix obtenu après le premier appel d'offres en 1977. Je vous rappelle qu'il y a un écart d'une dizaine de milliers de dollars actuellement entre le prix d'un autobus urbain de GM livré pour les commissions de transport du Québec et ceux qui sont livrés pour les commissions de transport ailleurs au Canada. C'est la raison pour laquelle on a cru bon, après avoir analysé tant le développement économique du Québec que l'intérêt des transporteurs eux-mêmes, d'autoriser éventuellement la CTCUM - c'est elle dont il s'agit - à négocier avec GM une commande unifiée d'autobus.

Pourquoi, maintenant, les commissions de transport préfèrent-elles avoir du GM? Cela est pour des économies évidentes. Il y aurait une commande d'environ 300 autobus pour les deux prochaines années et, c'est certain, tant la CTCUM que la CTRSM que probablement la CTCRO ne sont pas très intéressées à voir apparaître trois, quatre autobus d'une autre marque pour des raisons d'inventaire de pièces, d'entretien, de formation des mécaniciens, etc. Elles préfèrent de beaucoup avoir du GM, surtout pour une aussi faible commande. C'est la raison pour laquelle on propose que l'Assemblée autorise d'abord les commissions à se regrouper et, deuxièmement, que la CTCUM puisse négocier la commande unifiée avec GM.

M. Ciaccia: Je comprends votre argument quant à l'équipement, mais votre article va plus loin que cela. Votre article permet d'acquérir le matériel, c'est-à-dire toutes autres choses en plus de l'équipement, sans soumissions, non seulement les autobus.

M. Clair: Effectivement, cela pourrait être autre chose; c'est pour cela que c'est seulement sur permission du ministre des Transports. Je vous donne un exemple; c'est M. Grégoire, de la CTCRO, qui l'a fait découvrir. Actuellement, il y a la CMTS, la Corporation municipale de transport de Sherbrooke, la CTCRO et la troisième, je pense, celle du Haut-Saguenay, la Corporation intermunicipale du transport du Saguenay, la CITS, qui, toutes trois, sont en train de procéder à une certaine informatisation de leur système.

Or, elles se sont aperçues, un peu par l'intermédiaire du ministère des Transports, que les trois étaient en train de procéder, soit par soumissions ou autrement, à des commandes de capacité informatique, d'un système informatique, qu'elles ne s'étaient pas parlé et qu'elles allaient, probablement, acquérir du matériel différent, des technologies différentes sans qu'il y ait un effet de retombées économiques positives au Québec, surtout sans qu'il y ait les économies d'échelle qu'il peut y avoir pour des commissions de transport quand elles s'équipent.

D'ailleurs, depuis ce temps, les neuf corporations et commissions de transport public au Québec ont formé tout récemment ce qui s'appelle l'ATUQ, l'Association des transporteurs urbains du Québec, dont font partie toutes les commissions et corporations publiques de transport, afin de s'assurer qu'elles ont un forum où elles échangent continuellement sur les développements qu'elles envisagent, comment elles devraient les faire, s'il y a avantage à ce qu'elles se regroupent ou non. C'est pour cela que l'on permet le matériel - on emploie une expression large - mais, par contre, on demande qu'il y ait autorisation du ministre afin que ce ne soit pas une porte ouverte sur le fait d'envoyer tout en négociation. Ce n'est pas l'objectif visé, pas du tout.

M. Rocheleau: À titre d'information, je me rappelle très bien, en 1977-1978, qu'on avait effectivement passé une commande assez importante, au Québec, de l'ordre de quelques centaines d'autobus.

M. Clair: 1200.

M. Rocheleau: 1200. On avait obligé, à toutes fins utiles, les différentes commissions de transport à adopter un règlement d'emprunt pour défrayer le coût des autobus qu'elles recevraient sur une période de deux

ou trois ans selon le besoin qu'elles en avaient.

Par contre, à titre de rappel, la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais, à cette époque, au point de vue de l'ordre démographique, s'était légèrement trompée, avait dû modifier sa commande et se soustraire de l'achat d'une cinquantaine d'autobus, ce qui comportait quand même quelques millions de dollars.

Je me pose la question à savoir s'il y a des mécanismes qui protègent effectivement ou un cahier de charges éventuel qui protégera les différentes commissions de transport si elles veulent se désister d'un certain achat qu'elles auraient pu faire alors qu'au point de vue de la planification, il y a eu des modifications qui ont été apportées.

M. Clair: Sur cette question, d'abord, le ministère des Transports défraie 75% du coût d'achat de ces autobus. Alors, nous ne sommes pas plus intéressés que les municipalités qui en assument 25% à suréquiper les commissions de transport.

Maintenant, sur la commande de 1977, je ne pourrais pas vous donner tous les détails, je n'étais pas là à ce moment-là. J'en connais les grandes lignes, mais je ne pourrais pas vous donner tous les détails de cette commande unifiée. Ce que je peux vous dire cependant, c'est que, finalement, les besoins de l'une par rapport aux besoins de l'autre des commissions de transport ont fait en sorte que cela s'est équilibré en gros et, à part quelques problèmes que nous avons pu avoir à gauche et à droite, finalement, nous avons toutes les raisons de nous réjouir de la commande unifiée. Je pense que cela a profité à toutes les commissions de transport. Elles ont obtenu un prix très avantageux par rapport à ce qui se serait passé si elles avaient commandé annuellement deux, trois, sept ou huit, quinze, vingt autobus.

Pour la commande dont il s'agit maintenant, il y a peu de développements. C'est surtout du remplacement d'autobus. Les chances d'erreurs sont beaucoup moins grandes et, d'autre part, il y a une partie qui est en commandes fermes et une partie en options. Chacune des commissions pouvait indiquer, pour la troisième année, s'il s'agissait d'une commande ferme ou d'une option. C'est de cette façon que nous avons procédé, conscients qu'il n'y a avantage pour personne à suréquiper les commissions de transport.

M. Rocheleau: M. le Président, tantôt on parlait du contenu, autant que possible du contenu canadien ou du contenu québécois.

Quand on dit "sans procéder par demande de soumissions", dans l'hypothèse qu'éventuellement un autre fabricant aurait

des intentions - on connaît le cas de GM, on connaît le cas de Bombardier également et toute autre compagnie qui aurait des intentions de fabriquer - est-ce qu'à ce moment-là, on ne devrait pas être en mesure d'exiger des soumissions?
(11 h 45)

M. Clair: Cela me paraît assez évident que, s'il y avait deux entreprises sérieuses, capables de produire, cela embarrasserait sérieusement et les commissions et le gouvernement quant à savoir si on doit refuser d'aller en appel d'offres. Cela me paraît évident.

Maintenant, la réalité actuellement, telle qu'elle est, c'est que la demande en Amérique du Nord est très faible en ce qui concerne les commandes d'autobus urbains de type traditionnel, soit le "classic" ou l'ancien "new look", parce que, aussi surprenant que ça puisse paraître, le vieux modèle s'appelle le "new look" et le nouveau modèle s'appelle le "classic" de GM. Pour les autobus urbains de ce type, la demande est faible actuellement non seulement au Québec, au Canada, mais aussi en Amérique du Nord. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de demande, mais nous ne sommes pas en période de haute conjoncture, nous sommes plutôt en période de renouvellement des flottes. À ce compte, il m'apparaît peu probable qu'un deuxième fabricant soit intéressé à s'installer et à mettre une chaîne de production en marche avec une commande aussi faible que 300 ou 400 autobus échelonnés sur une période de deux ans et demi ou trois ans.

Il faut dire aussi que ce qui complique un peu la situation pour les fabricants canadiens, quels qu'ils soient, c'est le "Buy America Act" des États-Unis qui fait en sorte que les États-Unis sont très exigeants en ce qui concerne le contenu américain pour la pénétration de ces autobus sur le marché américain. GM a donc développé une technique selon laquelle elle fabrique, je dirais, la carcasse de l'autobus au Québec. Il est assemblé au Québec, mais elle installe les moteurs et transmissions - si ma mémoire est fidèle - à Pontiac, dans le Michigan, et, de cette façon, elle parvient à en vendre aux États-Unis.

Je pense que le député a raison. S'il y avait - mais c'est une question très théorique - deux fabricants susceptibles de répondre aux besoins du Québec au Québec, ce serait embarrassant pour le gouvernement et pour les commissions de transport de ne pas aller en appel d'offres. C'est évident que c'est toujours sur permission du ministre des Transports.

M. Ciaccia: D'ailleurs, on a vu ce que l'appel d'offres a fait dans l'affaire du contrat d'informatique, le contrat qui a été

alloué la semaine dernière à la compagnie...

M. Clair: Ah! l'affaire de Comterm-Matra. Mais là, je pense qu'on entre dans une autre discussion, M. le Président.

M. Ciaccia: Alors, ce n'est pas la question des soumissions qui protège vraiment les fournisseurs du Québec.

M. Clair: Le député veut soulever un débat, M. le Président, dans lequel je n'entrerai pas, parce qu'on déborderait le cadre du présent projet de loi.

Le Président (M. Desbiens): L'article 36 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. On suspend toujours l'article 37?

M. Clair: Comme on introduirait plutôt un nouvel article 37.1, on pourrait adopter l'article 37.

Le Président (M. Desbiens): C'est un nouvel article?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): D'accord. L'article 37 est-il adopté?

M. Ciaccia: Vous dites que la commission de transport fixe par résolution les différents tarifs. Quelle est la différence avec ce qui existe maintenant?

M. Clair: La formulation du pouvoir qui était déjà celui de la CTCRO... On donne simplement plus de pouvoir à la CTCRO quant à la fixation des tarifs, surtout qu'on ouvre sur les possibilités d'avoir du taxi collectif. Cela donne simplement une juridiction plus large à la CTCRO sur la façon de fixer les tarifs; elle pourrait les fixer par zones ou avoir différentes catégories de tarifs. Cela vise simplement à lui donner plus de souplesse.

Voyez-vous, l'ancien article se lisait: "La commission de transport peut en tout temps établir des tarifs pour le transport des usagers, ainsi qu'établir des tarifs différents, selon les moyens de transport ou les catégories d'usagers." Maintenant, on dit simplement qu'elle fixe par résolution les différents tarifs pour le transport "des" usagers selon des catégories qu'elle détermine.

M. Rocheleau: M. le Président...

M. Clair: Cela lui donne le pouvoir de faire des catégories, mais cela lui donne un

pouvoir plus large. Cela ne veut pas dire qu'elle n'a pas le pouvoir cependant de fixer des tarifs différents, par exemple, pour le taxi collectif et pour le transport régulier.

M. Rocheleau: Mais, M. le Président, ici, est-ce que la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais ne devait pas avoir l'approbation de la communauté régionale antérieurement pour faire entériner la fixation des tarifs?

M. Clair: Oui, la commission avait le pouvoir... C'est-à-dire...

M. Rocheleau: Elle devait se soumettre...

M. Clair: La communauté avait le dernier mot, elle va continuer de l'avoir, on ne modifie pas cela. C'est juste le premier paragraphe de l'article qu'on change puisque l'article 182 va continuer de se lire: "Le secrétaire de la commission doit transmettre sans délai à la communauté et aux municipalités et faire publier sans délai dans un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise circulant dans le territoire sous sa juridiction une copie certifiée de la résolution de la commission." Après cela, les autres articles font état du pouvoir de la communauté là-dessus.

Le Président (M. Desbiens): L'article 37 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. On suspend 37... Bien, c'est-à-dire qu'on ne va pas le suspendre, mais on y reviendra. Il n'est pas là. Article 38?

Modifications à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

M. Clair: Ce sont les pouvoirs de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui sont modifiés par concordance avec ceux qu'on a modifiés à la CTCRO. Il va en être de même pour toutes les autres commissions.

M. Ciaccia: Au deuxième alinéa de l'article 236, quand vous dites: "La commission peut aussi assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire", qu'est-ce que cela signifie, exactement?

M. Clair: C'est simplement, M. le Président, pour habiliter, par exemple, la Commission de transport de Laval à se rabattre à Henri-Bourassa. Parce qu'à ce moment-là elle ne fait pas du transport de personnes à l'intérieur du territoire de la CTCUM, mais, effectivement, elle assure une

liaison avec un point situé à l'extérieur de son territoire. Même chose pour la CTRSM qui pénètre au centre-ville et, éventuellement... Je crois d'ailleurs qu'effectivement, dans l'est de Montréal, j'ai vu l'autre jour un autobus de la CTCUM qui traversait de l'autre côté, à Laval, j'imagine, pour un point de raccordement avec le réseau de la CTL. C'est cela que cela vise. Mais cela ne l'habilite pas, cependant, à aller organiser du transport en commun en dehors de son territoire comme c'était le cas avec les anciens pouvoirs de la CTRSM, de la CTCUM et de la CTL. C'est du transport à porte fermée, à ce moment-là.

Le Président (M. Desbiens): L'article 38 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 39? M. le ministre, vous avez un amendement?

M. Clair: Oui. C'est un amendement semblable à celui que nous avons apporté tantôt. Je propose que l'article 39 de ce projet de loi soit modifié par l'addition, après le sous-paragraphe ii du paragraphe f de l'article 253 que cet article modifie, du paragraphe suivant:

"iii) conclure tout contrat jugé utile pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service par taxi;"

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

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Est-ce que l'article 39 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: L'article 39 amende l'article 253. Vous avez enlevé le paragraphe, dans 253, qui se lisait comme suit: "Accorder, avec l'approbation du ministre des Transports et aux conditions qu'il peut prescrire ou approuver, des subventions à tout organisme sans but lucratif qui opère un tel système dans les limites de son territoire." Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi vous avez enlevé ce paragraphe?

M. Clair: On lui donne le pouvoir, à ii, de le faire par contrat et non plus par subvention. On dit: "Conclure avec toute entreprise de transport de passagers ou avec tout organisme sans but lucratif un contrat pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service."

M. Ciaccia: Ah, vous lui enlevez le

pouvoir de subventionner.

M. Clair: De le donner, c'est cela, de l'organiser par subvention plutôt que par contrat.

M. Ciaccia: Bien non, il y a une différence: subvention...

M. Clair: C'est exact.

M. Ciaccia: Subvention, c'est subvention. Contrat, c'est contrat. Même avec des subventions, il y a un contrat. Un contrat subventionné.

M. Clair: Elle fonctionne déjà par contrat, mais on élimine la notion de subvention.

M. Ciaccia: ...les taxes.

M. Clair: Cela va se retrouver dans l'ajustement du prix du contrat.

M. Bourbeau: Alors, les tarifs vont monter.

M. Clair: Non, pas nécessairement. C'est simplement que les pouvoirs habilitaient pour l'organisation du transport adapté; c'était souvent basé sur un pouvoir de subventionner et vous connaissez le programme d'aide au transport des personnes handicapées, 75% subventionnés par le gouvernement, à peu près 20% par les municipalités et 5% par les usagers.

On ne modifie pas le programme d'aide financière au transport adapté, on vient simplement dire que la règle pour organiser du transport adapté, c'est un règlement et un contrat. Dans le contrat, c'est sûr qu'il va y avoir, à ce moment-là, selon le prix du contrat...

M. Ciaccia: Vous dites plus que ça, M. le ministre. Vous dites plus que ça, parce que la loi actuelle permet de subventionner le transport des handicapés. Je ne voudrais pas passer trop vite sur cet article parce que les handicapés ont besoin de toute l'aide qu'il leur est possible d'avoir.

Là, vous enlevez le pouvoir à la municipalité de subventionner le transport elle-même, pour les handicapés. Vous allez plus loin que dire que cela va se faire par contrat, parce que vous pouvez avoir des programmes d'aide pour les handicapés, mais ces programmes peuvent changer et la loi actuelle permettrait aux municipalités d'ajouter aux programmes actuels du gouvernement. Là, on leur enlève cela et vous dites qu'elles ne peuvent plus accorder de subvention à moins que ce ne soit un organisme sans but lucratif et je pense que cela pourrait résulter en une réduction d'aide

pour le transport des handicapés.

M. Clair: M. le Président, regardez bien. L'article 253 traite des pouvoirs de la commission de transport et non pas des pouvoirs de la Communauté urbaine de Montréal.

On lisait que c'était la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui avait le pouvoir d'accorder, avec l'approbation du ministre et aux conditions qu'il peut prescrire ou approuver, des subventions à tout organisme sans but lucratif qui opère un tel système dans les limites de son territoire. C'est un peu particulier que ce soit la commission qui ait le pouvoir d'accorder des subventions. C'est plus normal que ce soient les municipalités, comme on l'a vu, et la communauté urbaine qui soient autorisées à subventionner le transport. Elles le conservent, ce pouvoir, de subventionner le transport.

Une voix: Cela veut dire que maintenant, la communauté urbaine...

M. Clair: Elle a déjà le pouvoir et le conserve, celui de subventionner le transport des personnes handicapées. Mais il nous apparaissait un peu abusif que la CTCUM, sur permission du ministre, puisse verser des subventions. Le rôle de la CTCUM est de conclure, avec une entreprise de transport ou avec un organisme, un contrat pour assurer en tout ou en partie le fonctionnement d'un tel service et qu'il soit soumis au pouvoir, dans le fond, de la CUM et des villes, de déterminer si elles veulent le subventionner.

M. Ciaccia: Alors...

M. Clair: De par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, la CTCUM est tenue d'offrir un service de transport pour handicapés, mais c'est le gouvernement, par son programme d'aide financière, et les municipalités, par leur pouvoir général, qui déterminent s'ils veulent contribuer et subventionner le transport adapté. C'est cela que l'on vient de modifier.

M. Rocheleau: En somme, M. le Président, cela n'élimine pas la possibilité des municipalités de subventionner suivant les accords qui sont conclus entre la commission de transport...

M. Clair: En aucune façon.

M. Rocheleau: ...et les différents organismes qui en profitent, entre autres, les handicapés.

M. Ciaccia: Ce peut également être un transporteur privé qu'une communauté

urbaine peut subventionner.
(12 heures)

M. Clair: Comment dites-vous?

M. Ciaccia: Ce peut être un transporteur privé que la Communauté urbaine peut subventionner.

M. Clair: Oui. C'est-à-dire que par l'amendement que l'on apporte sur le taxi - on va le voir tantôt par l'article 116 - la CTCUM pourrait éventuellement contracter avec des taxis, un regroupement de taxis ou des détenteurs de permis de taxi pour le faire. Mais toujours au niveau du contrat. Mais les subventions, on dit que cela relève des élus municipaux et non pas de la CTCUM.

M. Rocheleau: Je pense, M. le Président, que cela rencontre également les objectifs que poursuivait l'ex-président de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais, qui est maintenant directeur général, M. Antoine Grégoire, quand il voulait voir éliminer le mot "subventionné", après "service". Ce n'est pas nécessairement un service subventionné. C'est un service offert à la population, comme n'importe quel service: le service des incendies, disons, le service de la police. Ce ne sont pas des services qui sont subventionnés, ce sont des services qui font partie d'un ensemble de services qu'une municipalité ou une communauté donne.

M. Clair: En tout cas, ce que je peux dire, c'est que, à ma connaissance, il n'y a pas eu de contestation de la part des commissions de transport ou des municipalités. Cela clarifie le rôle de chacun. Les commissions sont là pour organiser du transport. S'il y a des subventions à donner, ce n'est pas aux commissions de décider, c'est aux élus.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 39 est adopté tel qu'amendé?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 40.

M. Rocheleau: Ce n'est pas un déficit, c'est le coût du service.

M. Clair: C'est comme quand on parle des surplus de la CTCUM.

L'article 40, qu'on avait vu tantôt, habilite la CTCUM à procéder à une commande unifiée sans soumissions.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 40

est adopté. J'appelle l'article 41.

M. Clair: Sur cet article, la CTCUM avait déjà un tel pouvoir d'expropriation. C'est un pouvoir qui nous apparaît aujourd'hui assez théorique parce qu'il n'y a plus grand-chose à exproprier sur le territoire de la CTCUM. Mais tout ce qu'on fait, c'est qu'on soumet ce pouvoir d'expropriation aux modalités contenues dans la nouvelle Loi sur l'expropriation qui a été adoptée le printemps dernier. On la soumet aux conditions d'expropriation prévues dans la nouvelle Loi sur l'expropriation. C'est un pouvoir assez théorique.

M. Ciaccia: Vous avez également enlevé la clause, dans l'article 258, qui prévoyait que, dans le cas d'une acquisition prévue à l'article 258, l'article 45 du Code du travail s'appliquait.

M. Clair: La raison pour laquelle c'est fait comme cela - regardez bien - c'est que, quand l'article 258 a été inscrit dans la charte de la Communauté urbaine de Montréal, il l'a été à l'occasion très spécifique de l'expropriation de Métropolitain provincial. À ce moment, il y a eu une prescription particulière à l'égard de l'article 45. Maintenant que l'on fait de l'article 258 un pouvoir général et non pas spécifique pour les fins d'une entreprise de transport, on soumet la CUM et la CTCUM au régime général du droit du travail, purement et simplement, et 45 s'applique à ce moment-là.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 41 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 41 est adopté. J'appelle l'article 42.

M. Clair: Le deuxième alinéa de l'article 265 traitait des circuits hors territoire de la CTCUM. Comme elle perd ce pouvoir exclusif, on retranche le deuxième alinéa de l'article.

Le Président (M. Desbiens): L'article 42 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 43.

M. Ciaccia: C'est la même chose?

M. Clair: C'est la même chose en ce qui concerne les tarifs hors territoire.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 44.

M. Clair: Comme je l'ai dit tantôt, c'est une clarification pour les pouvoirs de fixation de tarifs de la CTCUM, comme on l'a fait pour la CTCRO. Mais, bien sûr, ils restent soumis à l'approbation de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 45.

M. Clair: C'est simplement que le pouvoir d'approbation des tarifs de la CTQ, même s'il avait été aboli par la loi 46, pour la CTCUM, demeurait en vigueur pour les "hors territoire". Alors, on abolit l'article, c'est de concordance.

Le Président (M. Desbiens): L'article 45 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

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

M. Clair: Oui, M. le Président. Je pourrais proposer en même temps les amendements aux articles 46 et 47.

Le Président (M. Desbiens): Aux articles 46 et 47? Cela va.

M. Clair: Je propose de remplacer les articles 46 et 47 par les suivants:

"46. L'article 289 de cette loi est modifié:

1^o par le remplacement du paragraphe 1 par le suivant:

"289.1 La commission peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur;

2^o par le remplacement, à la fin du deuxième alinéa du paragraphe 3, des mots "en vertu de l'article 236" par les mots "en vertu des articles 236 et 257".

L'article 47. Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 289, de l'article suivant:

"289.1 La commission peut exploiter, à l'extérieur de son territoire, tout service de voyages touristiques et saisonniers pour lequel elle est devenue titulaire d'un permis par l'acquisition d'une entreprise de transport en commun qui en était titulaire."

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 46 est adopté?

M. Ciaccia: C'est pour la CTCUM?

M. Clair: Oui. Il s'agit de l'habiliter à pouvoir aller vers l'extérieur de son territoire dans des voyages à charte-partie.

M. Bourbeau: À un point hors de son territoire?

M. Clair: Exactement.

M. Bourbeau: Y a-t-il une limite en ce qui concerne la distance à parcourir comme pour les transports scolaires?

M. Clair: Pour la charte-partie, il n'y en a jamais eu, sauf pour les autobus scolaires. Vous vous souvenez qu'on avait mis 200 kilomètres et moins, aller retour.

M. Bourbeau: Avant les modifications qui ont fait que la Commission de transport de Montréal avait fait l'acquisition des entreprises en dehors de son territoire, avait-elle alors le droit de faire de ces voyages à charte-partie en dehors de son territoire?

M. Clair: Il semble que, lorsque la CTCUM a acquis Métropolitain provincial, elle a en même temps acquis le pouvoir de faire de la charte-partie d'un point provenant de l'extérieur de son territoire. Mais la possibilité de faire de la charte-partie de son territoire vers l'extérieur, elle l'a toujours eue.

M. Bourbeau: Alors, le droit de faire de la charte-partie à partir d'un point à l'extérieur de son territoire, elle ne l'aura plus à partir de maintenant?

M. Clair: Non, parce qu'il ne lui était venu dans son patrimoine que par l'acquisition des permis de Métropolitain provincial et les transporteurs privés, c'est évident, n'accepteraient pas que, une fois que la CTCUM rentre dans ses terres, celle-ci puisse continuer à faire de la charte-partie n'importe où au Québec.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 46 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le nouvel article 47 est-il adopté?

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez amendé l'article 289.1?

M. Clair: La raison pour laquelle on modifie l'article 289.1, c'est, par exemple, en ce qui concerne les permis saisonniers, la CTCUM a le permis Gray Line actuellement et, si on ne lui reconnaissait pas ses droits acquis, non seulement elle ne pourrait plus l'exploiter, mais en plus ces permis

perdraient toute valeur en raison de la loi. Il nous est apparu qu'il y avait lieu de conserver la valeur de ces permis dans le patrimoine de la CTCUM quitte à ce que, si elle veut s'en départir au profit de quelqu'un d'autre, elle puisse le faire.

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

M. Bourbeau: Il semble y avoir ici une exception à la règle générale que vous avez énoncée tout à l'heure, à savoir qu'à partir du moment où la CTCUM rentrait dans ses terres, comme vous avez dit, elle devait réintégrer ses anciens permis. Là, vous lui laissez, contrairement au principe général, le droit de faire du service à l'extérieur de son territoire lors de voyages touristiques, même si on ne part pas d'un point à l'intérieur du territoire. Cela m'apparaît un peu dangereux de permettre à des commissions de transport publiques de faire des voyages un peu partout au Québec, même à partir de points qui ne sont pas dans leur propre territoire. Est-ce qu'il ne s'agit pas là d'une concurrence indue qui serait faite à l'entreprise privée? Qu'est-ce qui arriverait si l'inverse était accordé à l'égard de compagnies privées qui auraient le droit de faire du transport à charte-partie à l'intérieur du territoire de la CTCUM même si elles n'exploitaient pas de service?

M. Clair: Il y a deux choses là-dessus. D'abord, si vous le remarquez, par notre amendement à l'article 289.1, on exclut les voyages à charte-partie proprement dits. Il reste les services de voyages touristiques et saisonniers qui, eux, en vertu des lois et règlements, sont bien définis dans des circonstances particulières, sur des parcours déterminés. On ne vient pas permettre à la CTCUM d'entrer dans le service de voyages touristiques et saisonniers tous azimuts; on respecte simplement les droits acquis qu'elle a. Lorsqu'elle a procédé à des expropriations dans son patrimoine est entré, par exemple, le permis Gray Line, je pense que les pouvoirs publics n'auraient pas intérêt aujourd'hui à rayer complètement ce permis du patrimoine de la CTCUM, puisque, si on le fait, il n'a plus de valeur. Comment la CTCUM pourrait-elle le transiger et le vendre sans être assurée, par ailleurs... Je ne connais pas suffisamment le fonctionnement des concessions Gray Line. Cela ne veut pas dire qu'un autre détenteur de permis pourrait se classer facilement pour obtenir la concession Gray Line. C'est un système de franchise. On n'aurait pas avantage à le rayer du patrimoine. Cela a été payé avec des fonds publics. Ce n'est pas sûr qu'il y a quelqu'un d'autre qui pourrait l'exploiter, obtenir la franchise à sa place. On ferait perdre de l'argent à la CTCUM purement et

simplement; alors, je ne vois pas pourquoi on le rayerait, d'autant plus que ces permis de voyages touristiques et saisonniers sont bien délimités par la réglementation.

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

M. Bourbeau: Sur le plan des principes, je comprends que le ministre ne veut pas appauvrir la CTCUM et faire perdre d'un seul coup un permis qui a coûté de l'argent aux contribuables. Je suis d'accord avec lui sur ce point, sauf que ce permis-là est venu à la CTCUM de l'entreprise privée; elle a acquis l'entreprise privée y compris le permis. Donc, c'était l'entreprise privée qui l'avait avant.

Quand le ministre dit qu'il n'est pas sûr que d'autres pourraient avoir la capacité de faire le travail ou de donner le service, c'était fait par l'entreprise privée avant, il n'y a pas de raison de penser que l'entreprise privée, maintenant qu'elle reprend le service sur l'ancien territoire, ne pourrait pas le faire aussi. Pourquoi est-ce qu'on ne donnerait pas un délai à la CTCUM pour se départir du permis, le vendre aux enchères au plus offrant dans le secteur privé? Cela permettrait au moins qu'une compagnie publique, comme la CTCUM qui fait des déficits importants, n'augmente pas ses déficits en faisant du service saisonnier à l'extérieur de son territoire précisément parce que c'est à l'extérieur de son territoire. Il y a assez qu'elle a fait des déficits à l'intérieur, laissons-la quand elle est en dehors.

(12 h 15)

M. Clair: Premièrement, ce n'est pas sûr que ces services, à proprement parler, isolés dans le budget de la CTCUM soient déficitaires. Deuxièmement, si on lui impose quelque délai que ce soit pour s'en départir, on vient immédiatement de la mettre dans une position de faiblesse par rapport à tout éventuel acheteur. Troisièmement, cela ne règle pas le cas de la franchise, à savoir qu'un autre détenteur de permis ne serait pas nécessairement admis à entrer dans la franchise Gray Line. Alors, je pense qu'il est suffisant de savoir pour nous que la CTCUM regarde cela de très près. Selon les indications que j'avais, la CTCUM était déjà en discussion avec d'autres. Tout encadrement en termes de délai pour s'en départir risquerait de la mettre dans une position où elle va perdre l'argent que ce permis-là vaut, purement et simplement. Il ne faut pas oublier que, par rapport au statu quo actuel, la CTCUM rentre dans ses terres sur un joli temps. Alors qu'elle avait le pouvoir d'aller dans une soixantaine de municipalités pour faire de la charte-partie, on lui bloque ce droit-là complètement, on la confine dans ses terres, au minimum.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, il y a deux poids deux mesures. Dans le cas de la CTCUM, on dit que, si on lui fixe des délais, cela va lui nuire pour s'en départir parce que les gens qui vont négocier avec elle sauront qu'elle a une date limite et ils vont négocier à rabais. Dans le cas de la CTRSM, dont on a parlé la semaine dernière, on ne veut même pas lui donner de délai pour négocier avec les autres compagnies. Dans ce cas-là, c'est encore pis. La CTRSM est obligée, aujourd'hui, de rapatrier la filiale et elle ne peut plus négocier avec les villes à l'extérieur de son territoire, il n'y a plus de délai.

M. Clair: Je pense que c'est deux situations complètement différentes.

M. Bourbeau: Non, au plan des principes, c'est la même chose.

M. Clair: L'argumentation du député n'est pas très solide. On parle de deux choses très différentes. Dans un cas, on parle de procéder rapidement pour permettre, justement, à la CTRSM de diminuer ses déficits, de transiger avec des municipalités pour offrir un service sur une base de contrat de services. Dans l'autre, le député voudrait qu'on enlève, le plus rapidement possible, les permis que la CTCUM a, dont ce n'est pas sûr que quelqu'un d'autre pourrait assurer l'exploitation. Finalement, on risque de lui faire perdre de l'argent, purement et simplement. Je ne vois pas d'intérêt à procéder de cette façon.

M. Bourbeau: M. le Président, je voudrais revenir là-dessus parce que je pense que c'est un principe important. On parle de délai. Le ministre dit: La CTCUM, si on lui met un délai maximum d'un an, par exemple, pour se départir de ses permis, pourrait perdre de l'argent en les vendant parce qu'elle n'aurait pas assez de temps pour les négocier et les acheteurs la verraient venir. C'est un point qui se défend.

Moi, je pense que, sur le plan des principes, on ne devrait pas permettre à une compagnie de transport public, donc, par définition, qui fonctionne toujours à déficit, de faire du service touristique totalement à l'extérieur de son territoire. Cela m'apparaît complètement en dehors de sa vocation de base. On peut défendre les circuits touristiques à l'intérieur du territoire ou à partir d'un point à l'intérieur du territoire; on peut peut-être le faire. Mais, à partir d'un point à l'extérieur de son territoire, cela m'apparaît assez exorbitant. Quant à moi, j'aimerais bien qu'on prenne les mesures pour mettre fin à cela à moyen terme, quitte à donner suffisamment de délai à la CTCUM pour s'en départir.

Dans l'autre cas, le raisonnement est

pris à l'envers par le ministre, absolument à l'envers; le raisonnement qui vaut dans le cas de la CTCUM, le ministre le refuse dans le cas de la CTRSM. La CTRSM est prise, du jour au lendemain, en fait d'ici à deux semaines, à absorber 43 autobus, une flotte de sa filiale qui est dissoute, un grand nombre de chauffeurs et d'employés, et les maires demandent un délai pour pouvoir négocier, justement pour ne pas avoir à négocier à rabais. Les acheteurs éventuels des services savent bien que, si la CTRSM se retrouve avec une flotte d'autobus et des chauffeurs payés et non utilisés, ils vont pouvoir négocier à rabais. Donc, on a besoin de délai dans ce cas-là. Il y a trois semaines, lors d'une rencontre sur la rive sud, avec le premier ministre, M. René Lévesque, M. Marois et M. Lazure, les maires ont spécifiquement demandé un délai d'un an pour pouvoir négocier tranquillement et en toute sérénité des contrats de services qui permettraient à la CTRSM d'utiliser son matériel et son personnel. Alors, là, l'argumentation ne vaut plus du tout. Les délais, il n'y en a pas et on procède avec hâte, ce qui est susceptible de nuire. Je ne vois pas où est la logique dans cela.

M. Clair: M. le Président, le député traite de deux situations nettement différentes. En ce qui concerne le retrait des services hors territoire, la CTCUM et la CTRSM sont traitées exactement sur le même pied. Même, nous allons apporter à l'article 89 un amendement pour faciliter la tâche à la CTRSM. Maintenant, dans le cas des services touristiques et saisonniers à charte-partie, la CTRSM, la CTCUM et toutes les commissions de transport vont se retrouver exactement dans la même situation, sauf le cas particulier qui a été soulevé par le député de Hull en ce qui concerne la desserte d'Ottawa, tantôt.

Le Président (M. Desbiens): Oui, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Vous avez amendé l'article 289.1 pour enlever le droit à la commission d'exploiter des contrats à charte-partie. En avez-vous discuté avec la CTCUM et quelle est sa réaction?

M. Clair: La CTCUM avait comme principale position, compte tenu de la place occupée par ses services hors territoire dans l'ensemble de son service de transport en commun, qu'elle n'y tenait pas. Quant à savoir si elle tenait en particulier à son service de charte-partie en dehors de son territoire, je dois avouer que je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter spécifiquement avec les gens de la CTCUM, mais je serais fort surpris que la CTCUM tienne à aller faire du transport à charte-partie à Venise-en-Québec

ou à Saint-Armand-Ouest. Cela m'étonnerait beaucoup.

M. Ciaccia: Je voulais seulement savoir, puisque vous apportez un amendement aujourd'hui à cet article, si vous en aviez discuté avec eux.

M. Clair: Ils ont eu le projet de loi et ils ne nous ont pas fait de commentaires particuliers à ce sujet.

M. Ciaccia: Ils ont eu le projet de loi, mais dans le projet de loi ils conservaient le droit d'effectuer des voyages à charte-partie. C'est dans l'amendement que vous avez déposé jeudi que vous l'enlevez.

M. Clair: Elle perdait déjà le droit de faire de la charte-partie.

M. Ciaccia: Pas à l'article 47.

M. Clair: Attendez un peu!

M. Ciaccia: "La commission peut exploiter, à l'extérieur de son territoire, tout service de voyages touristiques, saisonniers et à charte-partie pour lequel elle est devenue titulaire d'un permis."

M. Clair: D'accord. C'est parce que ces permis de charte-partie provenaient de la détention des permis interurbains à l'extérieur de son territoire. C'était automatique; dans la mesure où elle perdait ses permis hors territoire, elle perdait également ses voyages à charte-partie, sauf que l'article 289.1 n'était pas clair à cet égard.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 47 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 48?

M. Clair: Ce sont des articles qui traitaient de l'ancien système qui sont abolis.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 49?

Modifications à la Loi sur la Communauté urbaine de Québec

M. Clair: Encore là, M. le Président, on traite d'articles qui sont modifiés à la CTCUQ par concordance avec ce que nous avons fait pour les autres commissions de transport.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 50. M. le ministre, vous avez un amendement?

M. Clair: Oui. L'amendement se lirait comme suit: "L'article 50 de ce projet de loi est modifié par l'addition, après le sous-paragraphe ii du paragraphe i de l'article 188 que cet article modifie, du sous-paragraphe suivant: iii, conclure tout contrat jugé utile pour assurer en tout ou en partie le fonctionnement d'un tel service par taxi."

Le Président (M. Desbiens): Est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 50 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Oui, adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 51?

M. Clair: Lui aussi est de concordance avec ce que nous avons déjà fait ailleurs.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 51 est adopté. J'appelle l'article 52. Est-il adopté?

M. Clair: Là aussi, il s'agit de précisions au pouvoir d'expropriation de la CTCUQ.

Une voix: Quel article?

M. Ciaccia: L'article 52.

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

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 53?

M. Ciaccia: Il y a un amendement.

Le Président (M. Desbiens): Non, c'est un nouvel article.

M. Clair: C'est 53.1. C'est la question des tarifs.

M. Ciaccia: C'est la même chose que les autres amendements?

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 53 est adopté. Vous avez un nouvel article après l'article 53?

M. Clair: Oui. Je propose l'addition, après l'article 53, de l'article suivant: "53.1. L'article 216 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe 1 par le suivant: 216.1. La commission de transport peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et à partir de son territoire vers un point extérieur."

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 54?

M. Clair: J'ai un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Oui.

M. Clair: Je propose de remplacer cet article par le suivant: "54. Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 216, de l'article suivant: 216.1 La commission de transport peut exploiter, à l'extérieur de son territoire, tout service de voyages touristiques et saisonniers pour lequel elle est devenue titulaire d'un permis par l'acquisition d'une entreprise de transport en commun qui en était titulaire."

Cela vise, encore là, Skibus vers Sainte-Anne-de-Beaupré.

M. Ciaccia: C'est le même problème avec la charte-partie dans ce cas-ci.

M. Clair: Effectivement. La charte-partie, elle la perd, mais elle conserve, cependant, les permis saisonniers et touristiques qu'elle avait.

Le Président (M. Desbiens): L'article 54 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 54 est adopté. J'appelle l'article 55.

Modifications à la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport

M. Clair: C'est aussi de concordance par rapport à ce que nous avons fait dans le cas des commissions de transport. On le fait maintenant pour les corporations municipales et intermunicipales de transport.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 55

est adopté. J'appelle l'article 56. Vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Clair: Oui. Je propose que l'article 56 soit modifié par l'addition, après le paragraphe ii du paragraphe f de l'article 38, que cet article modifie, du sous-paragraphe suivant: "iii. conclure tout contrat utile pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service par taxi;" Adopté?

M. Ciaccia: L'amendement, oui.

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

M. Ciaccia: Vous avez une clause qui dit que vous donnez la permission de "conclure avec toute entreprise de transport de passagers ou avec tout organisme sans but lucratif, sans procéder par demande de soumissions..." Je pense que cela n'est pas mentionné pour les commissions de transport. Y a-t-il une raison?

Une voix: On est dans la loi sur les corporations.

M. Bourbeau: Mon collègue connaît son dossier.

M. Ciaccia: Sa recherchiste. Par exemple, à l'article 39 de la Loi sur la CTCUM, l'article équivalent qui correspond à cet article-ci, ne mentionne pas qu'ils peuvent effectuer ces contrats sans procéder par demande de soumissions. (12 h 30)

M. Clair: Cette demande nous serait venue de la part des corporations municipales et intermunicipales de transport. Maintenant, je pense que nous pouvons suspendre l'étude de cet article pour y revenir parce que, effectivement, je préférerais avoir plus d'explications sur cette question.

M. Ciaccia: Très bien.

Le Président (M. Desbiens): L'article 56 est suspendu. Article 57?

M. Clair: C'est encore là la fixation des tarifs où on clarifie le pouvoir des corporations municipales et intermunicipales.

M. Ciaccia: Vous avez supprimé l'article qui prévoyait que la corporation ne pouvait mettre en vigueur les tarifs qu'à l'expiration d'un délai d'au moins 30 jours après l'adoption de la résolution. Y a-t-il une raison pour avoir enlevé ce délai?

M. Clair: Où fait-on cela? En supprimant le quatrième alinéa?

M. Ciaccia: Oui, en supprimant le quatrième alinéa.

M. Clair: Cet alinéa prévoyait un délai de 30 jours, mais c'était pour les premiers tarifs qui ont été fixés par les corporations municipales et intermunicipales qui ont été formées. C'est une responsabilité des élus. Cependant, nous conservons le pouvoir d'approbation de la CTQ, mais éventuellement, si les corporations municipales et intermunicipales de transport continuent de se comporter comme elles se comportent, je pense qu'il y aura lieu de les soumettre exactement au même régime que les commissions de transport, soit qu'elles seront les seules à décider des tarifs fixés sur leur territoire et qu'elles n'auront pas à venir faire approuver cela par la CTQ.

Le Président (M. Desbiens): L'article 57 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 58?

M. Clair: Cet article donnait le pouvoir aux corporations municipales et intermunicipales d'exploiter des services à l'extérieur de leur territoire. On leur donne le même régime qu'aux commissions.

Une voix: Le même régime que quoi?

M. Clair: Le même régime qu'aux commissions de transport.

M. Ciaccia: Est-ce qu'elles offrent actuellement des services à l'extérieur de leur territoire?

M. Clair: La Corporation municipale de transport de Sherbrooke en donnerait déjà, mais sur une base d'ententes particulières. Elle va devoir négocier un contrat de services avec les municipalités. Si ma mémoire est fidèle, c'est avec Rock-Forest. C'est plutôt avec Lennoxville, mais elle pense le faire avec Rock-Forest. À ce moment-là, cela veut dire qu'elle serait soumise au régime du contrat de services avec la municipalité.

M. Ciaccia: Vous abrogez l'article 63. Où leur donnez-vous le droit...

M. Clair: D'un pouvoir habilitant?

M. Ciaccia: ...d'un pouvoir habilitant?

M. Clair: C'est à l'article 67...

M. Ciaccia: Ah! plus loin.

M. Clair: ...où on dit que "la corporation peut contracter avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire ou avec un régime intermunicipale pour lui fournir des services de transport en commun de personnes."

Une voix: L'article suivant.

M. Clair: Autrement dit, si les résidents de Rock-Forest veulent avoir un service de transport en commun, plutôt que de s'adresser à la CMTS pour obtenir le service, ils vont s'adresser à leur conseil municipal qui négociera un contrat de services avec la CMTS.

Le Président (M. Desbiens): L'article 58 est-il adopté?

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

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

M. Bourbeau: Dans le cas d'une corporation intermunicipale qui ferait du transport à l'extérieur de son territoire, à ce moment-là, selon cette modification-ci, la CTQ n'aurait plus à intervenir. Cela pourrait être fait de gré à gré sans l'intervention de la CTQ.

M. Clair: C'est cela, ce n'est plus en vertu d'un permis émis par la CTQ, mais par un contrat avec la corporation concernée.

Le Président (M. Desbiens): L'article 58 est-il adopté?

M. Ciaccia: Pourriez-vous l'expliquer un peu? Quelle est exactement la situation actuelle? Vous dites qu'à Sherbrooke la corporation fait du transport à l'extérieur de son territoire.

M. Clair: En ce qui concerne Lennoxville, lorsque la CMTS a été constituée, elle avait dans ses permis un permis pour aller à Lennoxville. Par entente, Lennoxville accepte de contribuer financièrement au transport en commun pour le service qui est offert chez elle. Dans son propre cas, ce que cela vient changer, c'est simplement que ce n'est plus un permis de la CMTS pour aller à Lennoxville, mais c'est sur la base de l'entente contractuelle entre Lennoxville et la CMTS que vous y allez. Maintenant, s'il y a aussi une demande pour desservir éventuellement Rock-Forest, si la CMTS avait voulu aller à Rock-Forest, la première chose qu'elle aurait dû faire, c'est s'adresser à la Commission des transports du Québec pour obtenir le permis et, une fois qu'elle aurait obtenu le permis, d'aller voir

Rock-Forest pour négocier un accord. L'effet de la loi sera que, si demain matin, la municipalité de Rock-Forest veut négocier une entente avec la CMTS, elle le fait directement sans avoir à passer par l'émission d'un permis de la part de la CTQ.

M. Ciaccia: Actuellement, est-ce que l'adoption de cette loi va imposer des obligations financières à la CMTS?

M. Clair: Non, à personne.

M. Ciaccia: À personne. Vous dites qu'elles n'ont plus le droit de faire du transport à l'extérieur de leur territoire.

M. Clair: Elles ne peuvent plus y aller sur la base de leur permis.

M. Ciaccia: Mais est-ce qu'elles y vont?

M. Clair: Oui, elles y vont.

M. Ciaccia: Mais là, elles n'ont plus le droit d'y aller. Supposons que, le 1er janvier, elles n'ont plus le droit d'y aller. S'il n'y a pas d'entente, qu'est-ce qui arrive?

M. Clair: Il y a déjà une entente dans le cas de Lennoxville; l'entente existe déjà.

M. Ciaccia: Alors, cela n'impose pas d'obligations financières.

M. Clair: Cela n'impose pas de nouvelles obligations financières, aucunement. Tout ce que cela fait, cela dit: Vous n'allez plus à Lennoxville sur la base de votre permis hors territoire, mais vous y allez uniquement sur la base de l'entente que vous avez déjà avec Lennoxville. S'il y en a d'autres qui veulent avoir des ententes, vous êtes habilités à le faire sans avoir à venir vous soumettre à une décision de la Commission des transports du Québec.

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

M. Bourbeau: Dans le cas de Rock-Forest que le ministre soulevait tantôt, qui voudrait avoir du transport de la commission de Sherbrooke, s'il y avait dans les parages de Rock-Forest un transporteur privé qui faisait ce genre de service, est-ce que la municipalité n'aurait pas l'obligation en premier lieu de négocier avec ce transporteur privé, en vertu de la loi qu'on est en train de voter?

M. Clair: Vous vous en souviendrez, on a vu cela vendredi dernier, quand on a octroyé aux municipalités le pouvoir

d'organiser le transport en commun, on leur a dit, par ailleurs, qu'elles ne pouvaient pas organiser un service similaire. S'il y a un service similaire, elles vont effectivement devoir transiger avec le transporteur en place. C'était, d'ailleurs, la raison pour laquelle on leur a donné le pouvoir de le faire sans soumissions.

M. Bourbeau: C'est bien ce que je pensais.

Le Président (M. Desbiens): L'article 58 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 59 est-il adopté?

M. Clair: C'est l'article qui donne à la corporation le pouvoir de contracter avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire plutôt que de venir chercher un permis à la CTQ. L'entente prévaut sur les permis émis par la CTQ.

M. Ciaccia: À l'article 67, vous n'avez pas imposé le deuxième alinéa à la CTCUM et à la CTRSM, quand elles ont acquis Métropolitain Sud et Métropolitain provincial?

M. Clair: Non. L'article 67 touche les corporations municipales et intermunicipales de transport.

M. Ciaccia: Si c'était appliqué à la CTRSM et à la CTCUM, on n'aurait pas le problème qu'on a aujourd'hui. N'est-ce pas?

M. Clair: C'est une loi qui a été adoptée par la suite, après le régime de la CTRSM, filiale et de la CTCUM, filiale.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 59 est adopté. J'appelle l'article 60.

M. Clair: Il est rendu au paragraphe g de l'article 38. Regardez à l'article 56 du projet de loi, qui modifie l'article 38 de la loi sur les corporations. L'alinéa g est suspendu, mais on va se trouver à donner le pouvoir sur le transport des personnes handicapées.

Le Président (M. Desbiens): Article 60, adopté. Article 61?

M. Clair: Cela vise à privilégier la négociation entre les municipalités, plutôt que l'octroi de permis par la Commission des transports du Québec.

M. Ciaccia: Pourquoi cette disposition

est-elle nécessaire ici, alors qu'on n'en fait aucune mention dans le cas des commissions de transport?

M. Clair: La situation ne se présente pas dans le cas des commissions, elle ne se présente que dans le cas des corporations. Dans le fond, cela vise à faire en sorte qu'on donne une chance aux municipalités de s'entendre avant que la CTQ émette un permis.

M. Ciaccia: Quand vous dites "un contrat avec une municipalité", dans le premier alinéa, est-ce que ce serait aussi avec une régie intermunicipale?

M. Clair: Une ou des municipalités. Comme c'est susceptible de se produire, il pourrait peut-être y avoir deux ou trois municipalités qui se regroupent pour faire une entente intermunicipale entre elles, mais, à ce moment-là, elles doivent nécessairement recevoir la délégation de leur municipalité. Sur le plan juridique, il est suffisant de dire "municipalité".

Le Président (M. Desbiens): L'article 61 est-il adopté? M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Tout à l'heure, mon collègue a posé une question au sujet de l'article 110.1 que vous voulez ajouter: "La commission ne peut délivrer un permis pour l'exploitation d'un service de transport en commun sur un parcours auparavant desservi par la corporation...". Si j'ai bien compris tout à l'heure, dorénavant, quand une corporation municipale ou intermunicipale voudra desservir un territoire à l'extérieur de son propre territoire, après une entente avec une municipalité ou un CIT, on n'aura plus besoin d'un permis de la commission du Québec. Alors, pourquoi dit-on: La Commission des Transports ne peut délivrer un permis? Il me semble que cela va de soi, puisqu'il n'y a plus de permis maintenant. S'il n'y a plus besoin de permis, pourquoi dit-on que la commission ne peut pas en délivrer un?

M. Clair: C'est pour protéger les municipalités pendant le temps que la négociation continue; au deuxième paragraphe, on dit "De plus, la commission ne peut délivrer un tel permis lorsque la corporation et une municipalité négocient un tel contrat." Si elles ne sont pas en train de négocier - comme il y a lieu de penser que, s'il y avait un service, le service est utile - la Commission des transports du Québec pourrait émettre un tel permis. C'est cela que cela vient préciser.
(12 h 45)

M. Bourbeau: Cela veut dire que la Commission des transports ne peut délivrer

un permis à un tiers transporteur lorsque la corporation municipale ou intermunicipale donne du service dans un endroit.

M. Clair: C'est sûr. Cela, c'est sûr.

M. Bourbeau: Lorsque celle-ci dessert ce parcours...

M. Clair: C'est certain.

M. Bourbeau: ...à la suite de la conclusion d'un contrat.

M. Clair: C'est évident.

M. Bourbeau: Ah oui.

M. Clair: Mais, en plus de cela, on vient dire au deuxième alinéa: Même si elle ne peut pas desservir - pour clarifier, on le dit clairement - même si elle ne peut pas émettre de nouveaux permis, émettre un permis quand il y a un service à la suite d'un contrat... On dit: Même si...

Une voix: Il n'y a pas de contrat.

M. Clair: ...il n'y a pas de contrat lorsqu'elles négocient, elle ne peut pas en émettre non plus.

M. Bourbeau: À ce moment-là, c'est assez vague quand on dit: Lorsqu'elles négocient. Si les négociations s'enclenchent en janvier et qu'elles durent pendant trois ans, qu'est-ce qui se passe? Il n'y a pas de service sur le territoire.

M. Clair: On a pensé se donner un vaste et généreux pouvoir réglementaire pour définir cela. Mais on en a conclu que ce n'était pas à propos, et on a préféré simplement employer une expression comme celle-là. Ce sera à la CTQ de porter son jugement...

M. Bourbeau: Mais, porter son jugement?

M. Clair: ...quant à savoir si les municipalités négocient. Si la CTQ émet un permis contre la volonté des municipalités, il me semble que les municipalités vont vite lui faire savoir, au moment des audiences, qu'elles sont en train de négocier, donc pas intéressées à faire face à l'émission d'un tel permis. Et la CTQ va s'en trouver automatiquement informée.

Le Président (M. Desbiens): L'article 61 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.

L'article 62?

M. Clair: Alors, c'est un pouvoir identique à celui que nous avons déjà octroyé aux commissions de transport en ce qui concerne l'achat de matériel et les commandes unifiées d'autobus.

Le Président (M. Desbiens): L'article 62 est adopté? Adopté. L'article 63?

Modifications à la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal

M. Clair: C'est le même libellé que l'article qui modifiait les pouvoirs de la CTCUM, de la CTCRO et des autres. Nous abordons maintenant la CTRSM.

Le Président (M. Desbiens): L'article 63 est adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. À l'article 64, vous avez un amendement, M. le ministre.

M. Clair: Oui, M. le Président. Il concerne le transport des personnes handicapées. On ajouterait, à l'article 64, après le sous-paragraphe ii du paragraphe i de l'article 38, que cet article modifie, le sous-paragraphe suivant: iii. conclure tout contrat jugé utile pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service par taxi."

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 64 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Exactement la même formulation que dans les autres cas.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 65?

M. Clair: Là encore, c'est la même formulation en ce qui concerne les commandes unifiées d'autobus.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 65 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 66?

M. Clair: Même chose en ce qui concerne le pouvoir d'expropriation.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 66 est adopté? Adopté. L'article 67?

M. Clair: Concordance, M. le Président. C'étaient les pouvoirs concernant les hors territoire. Comme elles en sortent, elles n'en ont plus besoin. Adopté?

M. Bourbeau: Je m'excuse M. le Président, mais je voudrais poser une question sur l'article 66. On dit que la CTRSM "peut, avec l'autorisation du conseil, acquérir de gré à gré ou par expropriation la totalité ou toute partie des biens ou du capital-actions de toute entreprise de transport en commun exploitée, en tout ou en partie, à l'intérieur de son territoire." On parle, évidemment, du territoire de la CTRSM et non pas du territoire de la filiale. Est-ce que le territoire de la filiale est compris là-dedans?

M. Clair: Non. La filiale disparaît.

M. Bourbeau: Oui, mais elle n'est pas encore disparue à ce stade-ci.

M. Clair: Les pouvoirs vont demeurer en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi, c'est évident. Maintenant, je ne pense pas que la CTRSM soit en voie d'acquérir une nouvelle compagnie de transport. On va faire disparaître la filiale à l'article 74.

M. Bourbeau: Peut-être si on se rend jusque-là, mais de tels services existent-ils actuellement sur le territoire de la CTRSM?

M. Clair: Pardon?

M. Bourbeau: De tels services existent-ils actuellement?

M. Clair: Sur le territoire de la CTRSM? Il y a certainement des bouts d'entreprise qui se trouvent là.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on vise des cas particuliers? Pourrait-on connaître ces cas-là?

M. Clair: Non, en aucune façon, M. le Président. C'est simplement que ce sont des pouvoirs d'expropriation, comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer avant que le député arrive. La CTCUM, la CTRSM et, je crois, la CTCRO avaient des pouvoirs d'expropriation, mais ils étaient libellés en fonction de l'ancienne Loi sur l'expropriation. Tout ce qu'on fait, c'est rajeunir ces pouvoirs d'expropriation en les rendant conformes à la nouvelle Loi sur l'expropriation que nous avons adoptée le

printemps dernier.

M. Bourbeau: Dans le cas de la CTRSM, il y a un point central, qui est la station de métro de Longueuil, vers laquelle converge à peu près tout ce qu'il y a de transport en commun dans la grande région, public et privé. Il ne serait pas question d'empêcher les transporteurs privés de venir passer à travers le territoire de la CTRSM pour descendre des passagers à la station de Longueuil ou au métro de Longueuil?

M. Clair: Non. Ce n'est en aucune façon l'objectif.

M. Bourbeau: Ces sociétés de transport privées vont-elles continuer d'avoir le droit de se rendre à travers le territoire de la CTRSM jusqu'au métro de Longueuil?

M. Clair: Le fait de faire disparaître Métropolitain Sud n'a absolument pas pour effet de venir modifier les permis détenus par des transporteurs privés. C'est évident que, s'il y a des modifications qui concernent les rabattements d'autobus de la part de transporteurs privés, ils vont devoir négocier avec le propriétaire, locataire ou exploitant de la station de métro à Longueuil. Vous connaissez le problème mieux que moi. La ville de Longueuil est impliquée. La CTCUM est impliquée. La Communauté urbaine de Montréal, la CTRSM et même la ville de Montréal le seraient et on n'est pas censé venir déranger ce délicat équilibre.

M. Bourbeau: Le ministre est sûr qu'on ne le déranger pas avec la présente loi.

M. Clair: On sait qu'elles sont en négociation. On espère que cela va finir par se régler à l'avantage de tous.

Le Président (M. Desbiens): L'article 66 est toujours adopté. Article 67?

M. Bourbeau: C'est pour les circuits hors territoire.

M. Clair: C'est ce que je disais tantôt. Ce sont des pouvoirs qui avaient trait aux circuits d'autobus hors territoire.

Le Président (M. Desbiens): L'article 67 est-il adopté?

M. Bourbeau: Un instant, M. le Président.

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

M. Bourbeau: À l'article 67, le ministre pourrait-il faire la lecture du dernier alinéa qu'on veut supprimer?

M. Clair: Oui. "Le présent article s'applique de la même façon à toute municipalité située à l'extérieur du territoire de la CTRSM et sur le territoire de laquelle la commission fournit un service de transport par le biais d'une filiale. Dans ce cas, la résolution de la commission doit être transmise seulement à la municipalité intéressée."

Le Président (M. Desbiens): L'article 67 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 68?

M. Clair: Cet article vient clarifier les pouvoirs de fixation de tarifs de la commission en utilisant la même formulation que dans toutes les autres commissions.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 68 est adopté. Article 69?

M. Clair: Les articles 69 et 70 viennent enlever des pouvoirs effectivement reliés au service hors territoire de la CTRSM.

Le Président (M. Desbiens): Article 69? M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, il y a des problèmes qui se posent. Ici, à l'ancien article 70, on tenait les municipalités hors territoire solidairement responsables du paiement des emprunts qui étaient effectués en leur nom. N'est-ce pas cela?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Là, on fait disparaître la filiale. On se prépare à faire disparaître la filiale tout à l'heure, mais on dit que ces municipalités demeurent quand même responsables des titres émis par la commission lors d'emprunts. Je ne vois pas de quelle façon on pourra réussir à les garder responsables. N'y a-t-il pas un danger qu'on dise à un article qu'elles ne sont plus responsables et à l'autre qu'elles sont responsables?

M. Clair: Oui. On va voir plus loin, à l'article 74, dont on a parlé la semaine dernière, comment on règle ce problème. C'est réglé.

M. Bourbeau: Vous voulez dire qu'en abolissant l'article 70...

M. Clair: Si on ne se rend pas à 74, on a un problème.

M. Bourbeau: ...vous enlevez la responsabilité aux municipalités hors territoire de payer les dettes, enfin, les emprunts qui ont été faits en leur nom par la CTRSM, mais plus tard, à un autre article, vous allez les responsabiliser?

M. Clair: Oui. Spécifiquement lorsqu'on parle du "paiement capital, en intérêts, des titres émis par la commission lors d'emprunts pour le compte de sa filiale", afin d'éviter simplement l'échéance du terme.

M. Ciaccia: 69 n'est pas abrogé.

M. Clair: Non, c'est 70.

M. Ciaccia: a.

M. Clair: C'est 70a qui est abrogé.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 69 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 69 est adopté. J'appelle l'article 70.

Une voix: Adopté.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, l'article 71 demeure.

Le Président (M. Desbiens): 71a.

M. Bourbeau: Mais c'est l'article 71a qui est abrogé.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 71?

M. Clair: Je propose M. le Président, que l'article 71 soit remplacé par le suivant: "71. Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 73, de l'article suivant: 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."

Le Président (M. Desbiens): C'est un nouvel article.

M. Clair: Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer, ces obligations sont défrayées à 100% par le gouvernement, mais comme l'article 70 prévoyait la garantie par les municipalités, si on ne veut pas inutilement faire face à une échéance du bénéfice du terme, il faut conserver cette qualité des titres obligataires.

M. Bourbeau: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer quel est le montant exact de cette dette dont on parle?

M. Clair: Je l'avais la semaine dernière. Mais je l'ai au 31 décembre 1982. La dette à long terme de Métro Sud était de 1 629 470 \$.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre...

M. Clair: Un instant. La dette à long terme de la CTRSM était de 22 880 530 \$ à la même date. Le service de la dette assumée par le gouvernement du Québec à la place des municipalités pour l'expropriation a été de 329 985 \$ en 1982 et devrait être de 326 345 \$ en 1983.

Une voix: Sur combien d'années cela doit-il s'éteindre?

M. Bourbeau: Le gouvernement va disparaître avant que ce soit éteint. Le gouvernement va changer.

M. Clair: Je crois que c'est dix ans, M. le Président.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait nous dire, d'une façon précise, si les ententes actuelles sont que le gouvernement va payer la totalité des frais d'expropriation de Métropolitain Sud?

M. Clair: Les frais d'expropriation de Métropolitain Sud? Oui. On a déjà commencé à les défrayer.

M. Bourbeau: Vous venez d'en faire état. Vous allez payer pendant dix ans, si j'ai bien compris.

M. Clair: Il me semble que c'est sur dix ans.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait nous dire le coût total de l'expropriation de Métropolitain Sud?

M. Clair: Je ne m'en souviens pas exactement, M. le Président.

M. Bourbeau: La dette de Métropolitain Sud qui a été accumulée au cours de années, le ministre a dit tout à l'heure qu'elle était

d'environ 1 600 000 \$.

M. Clair: C'était la dette à long terme assumée au 31 décembre 1982 pour Métropolitain Sud.

M. Bourbeau: Est-ce la totalité de la dette à long terme? Le ministre dit: La dette assumée par le gouvernement. Est-ce qu'il y a une autre partie de la dette à long terme qui n'aurait pas été assumée par le gouvernement?

M. Clair: Non, toute dette à long terme est maintenant assumée par le gouvernement. La semaine dernière, on avait l'occasion d'avoir le trésorier de la CTRSM avec nous. On n'a pas cette chance cette semaine. Je ne pense pas qu'il reste autre chose dans les dettes à long terme de la CTRSM pour sa filiale, Métropolitain Sud; tout est absorbé par le gouvernement.

M. Bourbeau: En résumé, le gouvernement a entièrement pris à sa charge les coûts d'acquisition de Métropolitain Sud.

M. Clair: C'est ce que j'ai eu l'occasion de dire à de multiples reprises.

M. Bourbeau: Je suis bien heureux de le faire inscrire au journal des Débats pour référence future, si jamais il arrivait quoi que ce soit. Le coût d'acquisition de Métropolitain Sud est défrayé par le gouvernement, de même que le coût de tous les règlements d'emprunt qui ont été faits pour le compte de la filiale depuis que la CTRSM l'a achetée.

M. Clair: Oui, sauf, cependant, pour Boucherville parce que cette ville faisait partie du territoire de la CTRSM. Si on veut jouer de finesse, la partie pour Boucherville n'est pas assumée par le gouvernement, mais par la CTRSM. Pour le service en dehors du territoire juridique de la CTRSM, je ne vois pas ce qui n'aurait pas fait l'objet d'un paiement par le gouvernement puisque les coûts d'acquisition de Métropolitain Sud sont supportés à 100% par le gouvernement.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait...

Le Président (M. Desbiens): Excusez, il est 13 heures.

M. Clair: Comme il y a des gens de la CTRSM ici, j'imagine que, si je ne disais pas la vérité, ils réagiraient avec véhémence sur-le-champ.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que vous avez l'intention d'adopter cet article avant l'ajournement? La commission élue

permanente des transports ajourne ses travaux sine die.

M. Clair: M. le Président, simplement...

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

M. Clair: ...pour mes collègues, comme ils ont eu l'occasion de s'en rendre compte effectivement, il y a, aujourd'hui encore, des gens de la CTRSM et de la CTCUM qui assistent à nos travaux afin de bien suivre leur évolution. De deux choses, l'une: s'il apparaissait possible à mes collègues qu'on termine à 14 heures, on pourrait continuer encore pendant un certain temps ou encore, si mes collègues acceptaient de faire des représentations utiles auprès de leur leader pour qu'on puisse siéger cet après-midi, notre commission serait la troisième et nous aurions besoin d'un consentement pour pouvoir faire siéger cette commission. On pourrait terminer cet après-midi et éviter à ces gens de se déplacer à nouveau une autre journée cette semaine, de Montréal à Québec.

M. Ciaccia: M. le Président, nous n'avons pas d'objection à...

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

M. Ciaccia: ...donner notre permission afin qu'une troisième commission siège cet après-midi; on pourrait revenir après la période des questions.

M. Clair: Parfait, merci.

Le Président (M. Desbiens): La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 h 4)

(Reprise de la séance à 20 h 14)

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

La commission élue permanente des transports reprend ses travaux aux fins d'étudier article par article le projet de loi 46, Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives.

Nous en étions à l'article 71. M. le ministre avait soumis un amendement qui remplaçait l'article 71 par celui qui apparaît au papillon.

M. Bourbeau: Quelle différence y a-t-il entre le papillon et le texte du projet de loi?

M. Clair: Il n'y a aucune différence. C'est simplement pour les fins d'apparition de cet article du projet de loi dans la Loi sur la CTRSM qui se trouve à apparaître à l'endroit où l'article était abrogé. C'est simplement pour les fins d'une lecture plus facile.

Le Président (M. Desbiens): L'article 71 est-il adopté?

M. Bourbeau: Pas tout de suite, M. le Président. J'aurais une question à poser au ministre concernant l'article 71. Cela concerne la Commission de transport de la rive sud de Montréal et l'article a pour but d'abolir la filiale qui est connue sous le nom de Métropolitain Sud. La filiale avait été acquise en 1978, à la suite de pressions très importantes exercées par le ministère des Transports sur la Commission de transport de la rive sud. La filiale, qui était propriété privée avant l'acquisition, a commencé à faire des déficits immédiatement après l'acquisition. Auparavant, elle ne faisait pas de déficit. Les déficits ont grandi d'une année à l'autre et, quand les factures ont été envoyées aux municipalités, quelque cinquante municipalités hors territoire de la CTRSM, celles-ci ont refusé de payer les comptes.

Aujourd'hui, Métropolitain Sud est gérée encore comme une filiale, jusqu'à ce jour. Elle a des actifs, elle a des obligations. Entre autres, elle a à son service 145 personnes, d'après les informations que nous avons. Je les nomme uniquement pour démontrer l'ampleur de ce contingent: il y a 3 cadres intermédiaires, 8 agents de maîtrise, 91 chauffeurs, 26 employés d'entretien, 10 employés de bureau et 7 vendeurs de billets. La masse salariale en 1983 était de 4 789 000 \$ et, en 1984, on prévoit qu'elle sera de 4 865 000 \$.

Bien sûr, il y a une partie de ces chauffeurs qui oeuvrent dans le secteur de Boucherville et qui vont continuer à y oeuvrer après la fusion. Il y a aussi quelques autobus et chauffeurs qui sont employés actuellement pour la desserte de la ligne Laprairie-Candiac. On me parle d'à peu près sept ou huit chauffeurs. Il reste quand même qu'à partir du moment où cette loi sera adoptée, il y aura environ 110, 115 ou 120 personnes qui réintégreront la CTRSM et qui, en principe, n'auront plus de travail, puisque la filiale est dissoute.

Là, on nous dit: Ce n'est pas un problème, à la CTRSM, on est en train de négocier des contrats avec des municipalités faisant partie des 50 municipalités et on prévoit que, espérons-le, il y aura des contrats de services de signés où la CTRSM pourra utiliser les autobus de la filiale et le personnel. J'aimerais bien que le ministre nous explique comment cela va se produire

et si vraiment il croit que, d'ici à 60 jours, on va faire en sorte que les 145 personnes soient à l'ouvrage et que les 43 autobus vont être utilisés. Sans ça, qu'est-ce qui va se produire en ce qui concerne les coûts de ces gens? Qui va payer pour les salaires de ces gens et pour les coûts de ces autobus?

M. Clair: M. le Président, j'ai abordé l'étude de ce projet de loi d'une manière très ouverte et très positive, en collaboration principalement avec le député de Mont-Royal. Je dirai au député de Laporte que ce que je n'apprécie pas beaucoup, voire pas du tout, c'est que, pendant qu'ici, à l'Assemblée nationale, nous tentons d'adopter un projet de loi qui va non seulement régler les problèmes de transport en commun dans une centaine de municipalités, mais vraisemblablement même l'améliorer, le député de Laporte se plaît à dresser les hypothèses les plus pessimistes...

M. Bourbeau: Réalistes!

M. Clair: ...les unes que les autres, d'une part, et, d'autre part, s'affaire, sur la rive sud de Montréal, à inquiéter du mieux qu'il le peut le plus grand nombre de personnes possible.

M. Bourbeau: C'est faux!

M. Clair: Je dirai au député que, s'il conçoit son rôle comme député à l'Assemblée nationale comme étant d'essayer de pousser le gouvernement à faire en sorte que les projets de loi soient les plus convenables possible, répondent le mieux possible aux besoins des personnes, je trouve cela très acceptable. Mais, alors que le député sait très bien que la CTRSM est actuellement en négociation avec ses chauffeurs, que les relations entre les villes membres de la CTRSM, d'une part, et les villes à être desservies éventuellement, d'autre part, ne sont pas faciles, s'il conçoit son rôle comme étant de tenter d'exacerber les tensions qui peuvent exister entre ces différentes municipalités, je lui dirai que je ne m'embarquerai pas là-dedans, que je trouve que c'est sa façon à lui de concevoir la politique - la mienne n'est pas celle-là - qu'il pourra dresser toutes les hypothèses les plus pessimistes qu'il voudra et ne rien faire - c'est le moins qu'on puisse dire - pour tenter de les éviter, je ne partage pas une telle approche et je préfère simplement continuer à essayer de bonifier le projet de loi, de l'améliorer, de faire en sorte qu'il réponde aux besoins du plus grand nombre, qu'il tienne compte des contraintes de la CTRSM, des attentes des municipalités, de celles des chauffeurs, des opérateurs. Cependant, s'il veut faire des scénarios pessimistes et tenter de faire en sorte qu'ils

se réalisent, il en supportera seul la responsabilité.

M. Bourbeau: M. le Président...

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

M. Bourbeau: ...je pense qu'on va passer un peu de temps sur cet article, parce que, si le ministre veut prendre ce ton... Moi, j'ai pris la parole sur un ton très calme...

M. Clair: Moi aussi.

M. Bourbeau: ...et très constructif, mais je vois que le bât blesse et que j'ai justement frappé un point très sensible. Cela m'étonne, d'ailleurs, que le ministre le prenne comme cela, parce que moi je l'ai pris sur un ton très constructif. Je réalise que ce ne sont pas des scénarios pessimistes. Je décris la situation exactement comme elle est aujourd'hui.

J'ai eu l'occasion de parler au maire de Longueuil, il y a deux ou trois jours, qui n'est pas, que je sache, un ami intime du député de Laporte et qui s'entend très bien avec le gouvernement autant qu'avec l'Opposition. Je dirai que c'était la stupéfaction, j'exagère à peine quand je dis cela, quand le maire de Longueuil a pris connaissance du fait que le projet de loi qu'on a aujourd'hui devant nous comportait ces articles. Je rapporte fidèlement les paroles que j'ai entendues. Je l'ai dit à quelques reprises, le maire de Longueuil a demandé au premier ministre et à l'ancien député de Marie-Victorin, lors d'une rencontre qui s'est tenue le 21 novembre, il n'y a pas tellement longtemps - il y avait également le ministre Lazure, autre député de la rive sud qui était là - de reporter d'un an l'application de ces articles - je ne parle pas de tout le projet de loi parce que le projet de loi n'est pas mauvais en soi - parce que les maires considèrent que les négociations ne sont pas assez avancées.

À ce jour, il n'y a aucune entente de signée avec aucun des CIT. Le seul contrat de services signé est avec Laprairie-Candiac, mais c'est préalable au projet de loi, cela date d'un certain temps. C'est très mineur comme service, on emploie sept ou huit chauffeurs seulement. Il n'y a absolument rien de signé. Même si on croit que les négociations progressent bien, on est très très loin d'ententes. Encore là, les ententes qu'on négocie ne sont que des ententes d'un an; dans tous les cas, il n'y a pas d'ententes à long terme, donc aucune garantie qu'au bout d'un an la Commission de transport de la rive sud de Montréal ne sera pas obligée de reprendre tous ses autobus et son personnel.

Il y a aussi le fait que les budgets pour

l'année 1984, dans toutes les municipalités, sont presque adoptés ou fermés. On les adopte ces jours-ci, ce soir ou la semaine prochaine. Aucun de ces budgets des municipalités de la rive sud ne prévoit actuellement la masse salariale des chauffeurs de Métropolitain Sud. Les plans triennaux ont été adoptés maintenant et, encore là, rien de cela ne comprend quoi que ce soit, sur le transport en commun, d'autre que ce qui était connu jusqu'à ce jour.

Cela veut dire que tous ces gens, même si le ministre prétend qu'il en a discuté avec eux, ne savaient pas que le projet de loi serait déposé maintenant et qu'il comporterait pour les municipalités membres de la CTRSM des charges supplémentaires.

Or, la masse salariale, comme je l'ai dit tout à l'heure, est tout près de 5 000 000 \$. Si on enlève un pourcentage pour les quelque vingt chauffeurs d'autobus qui travaillent à Boucherville et peut-être quelques employés d'entretien, on se retrouve probablement avec une masse salariale entre 3 000 000 \$ et 4 000 000 \$. C'est certainement, en tout cas, près de 3 000 000 \$ supplémentaires qui sont à la charge de la CTRSM et, par voie de conséquence, des municipalités membres, parce que, finalement, cela va augmenter le déficit.

S'il n'y a pas de convention de signée avec les municipalités dans le territoire, et moi je pense qu'il n'y en aura pas bientôt... Le ministre dit que je suis pessimiste, moi je pense que je suis réaliste. Dans ma carrière, j'ai été plutôt réaliste qu'optimiste ou pessimiste. Je pense qu'à ce moment...

M. Clair: Pessimiste jusqu'à maintenant.

M. Bourbeau: Non, je pense que je suis plutôt réaliste. Je peux dire au ministre que j'ai la réputation d'être assez réaliste et non pas rêveur. Je pense que là, on a une masse salariale de 3 000 000 \$ qui est en jeu; qui va la défrayer? Le gouvernement, semble-t-il maintenant, va défrayer 50% ou l'équivalent du déficit des commissions de transport. Je présume que le gouvernement ramassera la moitié de cette facture éventuellement en déficit additionnel. Il reste que les municipalités de la rive sud se retrouveraient avec 1 500 000 \$, plus ou moins, de déficit additionnel. Je pense qu'il y a des municipalités là-dedans qui sont loin d'avoir les moyens de payer cela, qui ne l'ont certainement pas prévu dans leur budget de 1984. Je trouve assez étonnant que ces municipalités ne soient pas au courant, absolument pas au courant - il faut avoir parlé aux maires, non pas pour tenter de les effrayer, pour leur dire ce qui en était - que ce projet de loi s'en vient, qu'il comporte une clause semblable et que cela pourrait

avoir des conséquences semblables. Je trouve que c'est drôlement irresponsable de ne pas les avoir avisées et de ne pas avoir trouvé des façons pour tenter... Si le ministre a des façons, qu'il nous les dise. Je lui ai posé des questions il y a cinq minutes et la première était: Qu'est-ce qu'on va faire? Le ministre a répondu par une pluie d'invectives à l'endroit du député de Laporte. Je demanderais au ministre, cette fois-ci, de tenter de m'expliquer comment les municipalités de la rive sud vont pouvoir s'en sortir, elles qui n'ont pas prévu dans leur budget ces montants supplémentaires.

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

M. Clair: M. le Président, depuis le début de l'étude de ce projet de loi, j'ai répondu déjà à toutes les questions du député de Laporte. Mais afin de m'assurer, justement, que tous les maires de la CTRSM comprenaient bien ce dont il s'agissait et de me prémunir à l'égard des dernières inquiétudes qui pouvaient provenir des maires de la CTRSM, j'ai eu une conversation d'environ vingt minutes, une demi-heure au téléphone, il n'y a pas deux heures, avec le président de la Conférence des maires de banlieue, M. Parent, maire de Boucherville, pour passer en revue avec lui, à titre de président du Conseil des maires de la rive sud, quelles pouvaient être les dernières inquiétudes du Conseil des maires de la rive sud.

J'ai appris beaucoup de choses au cours de cette conversation avec le président du Conseil des maires de la rive sud de Montréal, mais nous avons surtout discuté de ce que pouvaient être les engagements, après l'adoption du projet de loi, de la CTRSM. La première inquiétude du Conseil des maires de la rive sud a trait à la renégociation de la convention collective qui est présentement en cours avec les chauffeurs de l'ensemble de la CTRSM, Métropolitain Sud, puisque nous savons qu'il n'y a qu'une seule et unique convention collective. Je dirais au député de Laporte que, sur cette question, il m'est apparu - peut-être suis-je dans l'erreur - qu'il n'y avait pas beaucoup de gens qui appréciaient que quelqu'un vienne créer de la turbulence inutile en ce qui concerne la renégociation de la convention collective. Cela ne semblait pas être apprécié ni par les élus, ni par la direction générale et probablement pas non plus par les usagers eux-mêmes. Mais leur principale

préoccupation à cet égard était la coïncidence de l'adoption du projet de loi, de ses conséquences éventuelles avec la négociation qui est en cours auprès des chauffeurs. Je lui ai fait part des articles 89.1, 89.2 et 89.3 et il m'a semblé qu'en ce qui concerne les dispositions relatives aux

éventuelles mises à pied qui pourraient survenir, nous semble-t-il, à ce moment-ci, en nombre très limité, mais qui pourraient éventuellement survenir, les dispositions aux articles 89.1, 89.2, 89.3, quant à l'avis de 60 jours, semblaient recevoir l'adhésion et rassurer le président du Conseil des maires de la rive sud.
(20 h 30)

D'autre part, il m'a effectivement confirmé que l'interprétation que je donnais du projet de loi semblait le satisfaire en ce qui concerne les coûts d'expropriation puisque les coûts d'acquisition de Métropolitain Sud sont défrayés à 100% par le gouvernement et qu'effectivement cela ne créerait aucune charge quant aux expropriations de Métropolitain Sud pour les municipalités membres de la CTRSM.

Voilà donc deux des principales questions réglées. Je pense que nous avons réglé de façon satisfaisante, par les amendements qu'on va proposer tantôt aux articles 89.1, 89.2, et 89.3, la question des éventuelles mises à pied, ce qui dispose également de la question de la masse salariale. En ce qui concerne les coûts d'expropriation, puisqu'ils sont assumés à 100% par le gouvernement, qu'un accord est déjà intervenu et que le gouvernement a tenu sa parole depuis un an à l'effet de défrayer 100% des coûts d'acquisition, cela ne semble pas créer de problème.

Quant aux éventuelles poursuites judiciaires qui seraient pendantes à l'égard de Métropolitain Sud, nous avons aussi discuté de la responsabilité de ces éventuelles poursuites. Il n'y avait pas un inventaire complet et détaillé qui pouvait être soumis cet après-midi au Conseil des maires de la rive sud. J'ai reçu un télégramme du P.-D.G. et du président du Conseil des maires à cet effet, c'est-à-dire portant sur l'ensemble du projet de loi. Sur cette question, j'ai indiqué au maire de Boucherville, président du Conseil des maires de la rive sud, qu'effectivement, il se pourrait que le gouvernement ait à assumer, selon les jugements, à qui incombe la responsabilité dans tel ou tel jugement, que le gouvernement soit appelé à défrayer ou à s'entendre avec la CTRSM quant à un partage des jugements qui pourraient provenir de cela.

Je pense que, sur cette question, tout le monde comprendra qu'on saurait difficilement légiférer avant que les jugements soient rendus et que la responsabilité éventuelle soit départagée.

Disons, par pure hypothèse, qu'il s'agit d'un jugement qui est rendu dans une cause de Métropolitain Sud où le tribunal, dans son jugement, dit: C'est l'ancien maire de Saint-Lambert, l'ancien président du Conseil des maires de la rive sud qui devrait être tenu personnellement responsable. À ce moment,

je ne vois pas comment le gouvernement pourrait être appelé à défrayer la facture.

M. Bourbeau: Soyez sans crainte, on ne lui demanderait pas non plus de le faire.

M. Ciaccia: L'immunité parlementaire...

M. Clair: Si, par contre, il s'agit simplement d'un jugement pour lequel la CTRSM ne devrait encourir aucune responsabilité, mais qu'il s'agit vraiment d'un jugement qui concerne Métropolitain Sud, à ce moment, j'ai indiqué au président du Conseil des maires de la rive sud que je lui ferais parvenir dans les prochains jours une lettre l'avisant que le gouvernement serait disposé à négocier au fur et à mesure des cas ad hoc qui pourraient se présenter. En tout état de cause, le chiffre le plus élevé dont M. Parent m'ait parlé serait un montant d'environ 300 000 \$ qui pourrait être encouru au maximum si, dans toutes les causes pendantes, la CTRSM, pour sa filiale Métropolitain Sud, pouvait être condamnée.

J'ai donc l'intention, au cours des prochains jours, en réponse à un télex qui m'était adressé aujourd'hui par MM. Parent et M. Molini, de leur indiquer qu'à ce moment, le gouvernement serait disposé à considérer les cas un par un et à voir dans quelle mesure c'est de la responsabilité des anciennes municipalités de Métropolitain Sud et pour lesquelles le gouvernement devrait payer, ou dans quelle mesure c'est la responsabilité pure et simple de la CTRSM qui devrait elle-même en assumer les frais.

Également, au cours de cette conversation, j'ai eu l'occasion d'apprendre qu'il semblerait que, dans au moins un des deux principaux corridors qui restent, ceux de Saint-Jean et de Saint-Hyacinthe, une conférence de presse serait déjà prévue avant la fin de la présente semaine pour annoncer qu'il y a un accord. Ce qui me permet de répéter, M. le Président, que tout ce que le député de Laporte essaie de faire, c'est de monter des scénarios pessimistes qui sont de nature à inquiéter les chauffeurs de la CTRSM alors que cette entreprise publique de transport est en négociation; deuxièmement, d'inquiéter les maires de la CTRSM et, troisièmement, d'inciter les municipalités qui ne sont pas membres de la CTRSM à ne pas signer d'entente avec celle-ci. Ce qu'il recherche, c'est de faire perdre des emplois aux chauffeurs de la CTRSM qui travaillent pour Métropolitain Sud, d'inquiéter les maires de la CTRSM et de faire en sorte que, le 1er janvier, s'il y a un moyen, pour des raisons bassement partisans, il n'y ait de service dans les municipalités hors territoire. C'est cela que le député de Laporte recherche; il serait content; il aurait son petit plaisir personnel de voir des gens ne pas avoir de service et de pouvoir en

imputer la responsabilité au projet de loi qui est en discussion devant nous. Je trouve cela inacceptable.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de journaliste... On se parle entre nous.

M. Bourbeau: C'est bien étrange. Ce n'est même pas télévisé, je ne comprends pas.

M. Ciaccia: Ce n'est pas télévisé; on se parle entre nous.

M. Bourbeau: M. le Président.

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

M. Bourbeau: Le ministre, qui semble en grande forme, vient encore de confirmer que l'intervention du député de Laporte a donné des résultats. C'est le député de Laporte qui a soulevé la première fois la question des poursuites judiciaires, parce qu'il connaît un peu le dossier. Les gens de la CTRSM qui sont ici nous ont plutôt fait état d'un chiffre de 450 000 \$. Le ministre parle de 300 000 \$, de 450 000 \$, ce sont quand même des montants substantiels. En dépit de toutes les colères qu'il peut faire, le ministre vient de confirmer qu'effectivement, il y avait là un problème. Le ministre s'est même engagé à donner une lettre aux maires de la rive sud pour dédommager éventuellement, en partie ou en totalité, les villes de la rive sud. Voilà donc une colère qui aura rapporté aux municipalités de la rive sud environ 200 000 \$ ou 300 000 \$. Je pense que cela en vaut la peine, parce qu'il aurait été inutile et injuste de faire absorber par les villes des comtés de Laporte, de Marie-Victorin ou de Taillon ou même de Laprairie, les montants de dettes ou de jugements qui n'étaient pas imputables à elles-mêmes. Si cela doit m'attirer la colère du ministre, je suis bien prêt à en prendre des colères à tout bout de champ si cela doit donner des sommes de 200 000 \$ à 300 000 \$ à mon comté ou à mes municipalités.

M. Clair: M. le Président.

M. Bourbeau: Je vais continuer, M. le Président. J'ai encore le droit de parole. Je pense que le ministre prendra le temps qu'il faut pour m'écouter.

Cela est pour la question des jugements. Maintenant, sur un autre aspect dont j'ai parlé tout à l'heure, le ministre, même s'il me prête des intentions que je n'ai absolument pas, a dit à l'égard d'une autre de mes préoccupations - ce qui me préoccupe, ce sont les finances des municipalités de la rive sud - qu'on pourrait

peut-être régler la question de l'excédent du personnel par les articles 89.1 et 89.2, etc., en faisant référence à ces articles. Je ne connais pas ces articles; ils ne sont pas dans le projet de loi. Si je comprends bien, le ministre a l'intention d'apporter tout à l'heure des modifications ou des papillons, comme on les appelle. Je viens de jeter un coup d'oeil sur ces papillons. Il faudrait peut-être que le ministre les explique tout à l'heure. En les lisant, je ne vois pas en quoi cela permet de licencier du personnel, mais, enfin, le ministre pourrait peut-être nous l'expliquer tout à l'heure. Si j'ai bien compris la réponse et l'explication du ministre à mes préoccupations, c'est qu'il entend régler le problème de surplus de personnel en favorisant des licenciements. Est-ce bien ce que le ministre a dit? Autrement dit, s'il y a trop de chauffeurs, d'employés d'entretien, d'employés de bureau au début de l'année 1984 parce que ces gens ne sont pas engagés, parce qu'il n'y a pas de contrat de services signé avec des CIT ou pas suffisamment, la solution que propose le ministre serait de mettre à pied du personnel jusqu'à ce que ces gens soient engagés. Est-ce bien ce que le ministre a dit tout à l'heure? Est-ce que j'ai bien compris?

M. Clair: M. le Président, d'abord, sur la question des jugements, je dirai là-dessus que, si personne n'avait été inquiété par cette question, elle se serait réglée d'elle-même. Le gouvernement a l'habitude, et particulièrement le ministère des Transports, lorsqu'il transige avec les commissions scolaires, avec la Société des traversiers du Québec ou avec les commissions de transport, d'assumer ses responsabilités. Dans le transport scolaire, il arrive fréquemment que des commissions scolaires soient condamnées et que le ministère des Transports paie. Une bonne vieille règle, simple, qui devrait être comprise par le député de Laporte, est appliquée par le ministère des Transports. Afin de ne pas inciter inutilement des gens à intenter des poursuites contre des commissions scolaires, contre la Société des traversiers du Québec ou contre des commissions de transport, on ne met pas dans les lois une disposition générale, lorsque ce sont des organismes autonomes, pour dire que le gouvernement défraiera toute poursuite judiciaire intentée contre les commissions scolaires, la Société des traversiers du Québec et - on ajouterait aujourd'hui - les commissions de transport. Je pense que n'importe qui comprend cela. On règle ces causes-là une par une lorsqu'elles viennent devant le ministère des Transports après qu'elles ont été soumises par les organismes concernés.

En ce qui concerne la question des licenciements, le ministre favorise le plus grand nombre possible d'emplois en matière

de transport en commun à la CTRSM en incitant au maximum les municipalités, autant que faire se peut, à développer une approche positive à l'égard du transport en commun, à accepter de s'impliquer pour créer de l'emploi dans le domaine du transport en commun, à offrir des services à des gens qui en ont besoin et plus, même, en leur offrant quand même le choix - ce qui était réclamé par les municipalités concernées, ce que le député de Laporte a soutenu - entre un transporteur privé et un transporteur public.

J'ai dit publiquement à de nombreuses reprises dans la région de Montréal que, pour la première année au moins, j'incitais les municipalités à transiger avec la CTRSM. Je ne favorise donc aucunement les licenciements à la CTRSM non plus qu'à la CTCUM. On a pris des moyens pour répondre aux attentes des municipalités sur le plan juridique quant à leur implication financière, qu'elle soit décidée par elles-mêmes en matière de transport en commun, et on les a incitées par ailleurs à aller au maximum vers la CTRSM pour au moins une première année afin de permettre à cette commission publique de transport de faire ses preuves, de montrer qu'elle est capable d'être concurrentielle par rapport à ce que peuvent offrir des transporteurs privés. Et, ma foi, jusqu'à preuve du contraire, il semble que cela se déroulera conformément à ce qu'on souhaitait et qu'il y aura peu de mises à pied à la CTRSM et peut-être pas du tout. S'il devait y en avoir cependant, pour répondre à la partie pessimiste de la question du député de Laporte, il fallait que la CTRSM ait les délais requis pour pouvoir aviser ses employés et c'est ce que nous faisons aux articles 89 et suivants.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 71 est adopté?

M. Bourbeau: M. le Président, je n'ai pas l'intention de passer la soirée sur ce sujet...

Le Président (M. Desbiens): Il vous reste cinq minutes.

M. Bourbeau: Cinq minutes pourquoi?

Le Président (M. Desbiens): Sur l'article.

M. Bourbeau: Pardon? Je ne comprends pas, est-ce que vous voudriez préciser?

Le Président (M. Desbiens): Sur l'article.

M. Bourbeau: On est limité à tant de minutes par article?

Le Président (M. Desbiens): Pas par article, par intervention.

M. Bourbeau: Ah bon! Mon collègue pourra parler et je pourrai revenir après.

Le Président (M. Desbiens): Oui.

M. Bourbeau: Je connais mon collègue. Il a déjà parlé 20 minutes pour expliquer à un président pourquoi il ne voulait pas parler sur un article.

Le Président (M. Desbiens): Plus longtemps que cela même. Je le connais.

M. Bourbeau: Je n'ai aucun problème.

M. Ciaccia: Je n'ai aucunement l'intention de faire cela ce soir, je peux vous l'assurer, M. le Président.

M. Bourbeau: C'était lors de l'étude du projet de loi sur l'essence.

Le Président (M. Desbiens): Vous me demandiez si vous pouviez parler encore.

M. Bourbeau: Je termine, M. le Président, parce que je vois que je me bute à un mur et je n'ai pas l'intention de faire des échanges...

M. Clair: Est-ce parlementaire, M. le Président, de traiter un ministre de mur?

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Bourbeau: ...ou des colères à l'endroit du ministre.

M. Ciaccia: Si ce n'est pas parlementaire, c'est réaliste.

M. Bourbeau: En conclusion, je voudrais dire qu'à mon avis l'adoption de ces articles du projet de loi est un geste prématuré, qui causera un préjudice financier aux municipalités membres de la CTRSM. Je suis convaincu que cela leur coûtera très cher parce que les négociations n'aboutiront pas aussi rapidement que le ministre le croit. De deux choses l'une, ou bien les municipalités absorberont le déficit, paieront le salaire de ces gens-là pendant un bon bout de temps et en paieront les coûts, ou bien il y aura d'importantes mises à pied. Dans les deux cas, je trouve que c'est navrant et malheureux.

Je mets le gouvernement et le ministre en garde. On aura fait notre devoir ici et le gouvernement prendra ses responsabilités.

M. Clair: M. le Président, sur un ton plus positif, j'ai maintenant l'assurance que tous les députés de la rive sud travailleront

pour faire en sorte que ce projet de loi - et ces dispositions en particulier - soit un succès sur la rive sud de Montréal; j'ai la conviction que, si on peut compter sur l'aide et l'appui de tous les députés de la rive sud, l'appui exceptionnel dont j'ai pu bénéficier - je dois le dire - de la part de la CTRSM et en particulier de son président-directeur général, de son président et également de tous les maires du Conseil des maires de la rive sud, c'est parce que c'est vrai que nous procédons à une réforme importante, et j'ai toutes les raisons de croire qu'avec la collaboration et l'ouverture d'esprit des 50 municipalités concernées et de la CTRSM, on peut espérer que, dans les premiers jours de janvier 1984, tout tombera en place et que les citoyens pourront continuer à bénéficier des mêmes services et même, éventuellement, dans certains endroits, de services améliorés.
(20 h 45)

Quant aux coûts à encourir par la CTRSM, cela n'a jamais été l'intention du gouvernement de faire en sorte que la CTRSM assume un coût additionnel à celui qu'elle doit assumer pour offrir le service de transport en commun qu'elle offre sur son territoire. Cela n'a jamais été l'objectif et cela ne devrait pas être un des résultats du projet de loi. La seule question qui reste ouverte est celle des poursuites qui seraient pendantes devant les tribunaux actuellement. Nous y verrons cas par cas, un par un, et nous en disposerons au fur et à mesure que les jugements seront rendus.

Finalement, en ce qui concerne les licenciements éventuels de chauffeurs, nous faisons tout en notre pouvoir pour faire en sorte que ces licenciements soient inexistantes ou, à tout le moins, très peu nombreux. Sans compter que, si nous parvenons à régler éventuellement le problème du retrait de la CTCUM du Vieux-Longueuil, à ce moment, cela devrait signifier des emplois plus nombreux pour les chauffeurs de la CTRSM et non pas une perte d'emplois, puisqu'on sait que la CTCUM offre des services importants dans le Vieux-Longueuil et qu'à compter du jour où cela se réglera, il y aura des ouvertures nombreuses pour les employés de la CTRSM.

M. Ciaccia: M. le Président.

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

M. Ciaccia: Si un des buts du projet de loi est d'essayer de réduire les coûts aux usagers et certainement aux municipalités, les coûts d'opération des dernières années parce qu'elles se voyaient envoyer des factures pas mal élevées, si c'est un des buts du projet de loi, est-ce que le ministre croit que c'est réaliste que la CTRSM doive exiger

je crois, 70 \$ l'heure, est-ce que c'est réaliste pour le ministre de croire que les municipalités vont conclure des ententes avec la CTRSM à 70 \$ l'heure quand elles pourraient obtenir des contrats avec d'autres entrepreneurs, d'autres transporteurs, peut-être des transporteurs privés, à des coûts beaucoup moins élevés? Si ce n'est pas réaliste, est-ce que, dans ce cas, cela ne va pas créer les situations que mon collègue craint?

M. Clair: Cela dépend de chaque corridor, M. le Président, et du niveau de service que désirent des municipalités, et également de l'implication financière qu'elles sont prêtes à consentir pour des services de transport en commun en direction de Montréal.

Actuellement, la situation n'a pas changé. Il semble que, dans tous les corridors desservis actuellement par la CTRSM et la CTCUM, seuls les corridors de Joliette et de Sorel passeraient complètement à l'entreprise privée, soit des corridors au complet. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas d'autres petits bouts de ligne qui pourraient passer à des entreprises privées, mais c'est principalement ces deux corridors importants qui passeraient à d'autres qu'à la CTRSM ou à la CTCUM.

Il faut bien dire que l'attrait de l'entreprise privée est réel, mais il a quand même ses limites. Si, pour des villes comme Saint-Jean-sur-Richelieu - si ma mémoire est fidèle - il doit y avoir quelque chose comme 3000 ou 4000 usagers par semaine qui transitent vers Montréal, avec le niveau du service, le genre de fréquence du service qui est attendu par la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, par Saint-Luc, par Iberville, etc., il y a de bonnes chances que cela nécessite plutôt un service du type de celui que peut offrir la CTRSM. C'est pour cela qu'on a raison de croire que ces municipalités iront davantage vers les organismes publics de transport.

Mon dernier point sur cette question des transporteurs privés et des transporteurs publics - je les avais avec moi, si je fouillais, je les retrouverais peut-être - il y a des déclarations du député de Laporte où celui-ci faisait état, à un moment donné, dans une éventuelle ébauche de programme de transport en commun du côté des municipalités de banlieue de la rive sud de Montréal et d'ailleurs, du grand intérêt que portait le Parti libéral du Québec aux transporteurs privés et il disait qu'éventuellement on irait vers les transporteurs privés de façon beaucoup plus importante.

On ne peut pas toujours parler des deux côtés de la bouche tout le temps, parce qu'on finit par ne plus être crédible pour beaucoup de gens. Dans ce sens, M. le Président, je dis au député de Mont-Royal

que notre philosophie a d'abord et avant tout été d'offrir un choix aux municipalités, de ne pas les forcer à aller vers l'entreprise privée, mais de ne pas les forcer non plus à rester entre les mains de l'entreprise publique de transport et, de leur offrir un choix en étant bien conscients qu'inévitablement il se pourrait qu'il survienne des turbulences dans certaines régions pour le transport en commun et peut-être même éventuellement un certain nombre de mises à pied qu'on tente de minimiser présentement.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 71 est adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté, sur division. Article 72.

M. Clair: Je propose, M. le Président, de remplacer l'article 72 du projet de loi par le suivant: "L'article 74a de cette loi, édicté par l'article 22 du chapitre 104 des lois de 1978 et modifié par l'article 444 du chapitre 72 des lois de 1979, et les articles 74b à 74d, édictés par l'article 22 du chapitre 104 des lois de 1978, sont abrogés."

C'est uniquement de la concordance à la suite du déplacement qu'on a effectué à l'article 74.

M. Ciaccia: Cela visait les filiales?

M. Clair: Oui, cela visait les filiales. Et c'est pour que cela apparaisse de façon continue dans les textes de la loi sur la CTRSM.

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

M. Ciaccia: C'est de concordance. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 73. 73 et 74 avaient deux...

M. Clair: M. le Président, je propose de remplacer les deux articles 73 et 74. On remplacerait l'article 73 par le suivant:

"L'article 76 de cette loi, modifié par l'article 155 du chapitre 55 des lois de 1972, par l'article 14 du chapitre 91 des lois de 1973 et par l'article 24 du chapitre 26 des lois de 1981, est de nouveau modifié

"1^u par le remplacement du paragraphe 1 par le suivant:

"76.1. La commission peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur;

"2^u par le remplacement, à la fin du deuxième alinéa du paragraphe 3, des mots

"en vertu des articles 19 et 20" par les mots "en vertu des articles 19 et 38.2".

"3° par la suppression du paragraphe 5."

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 73, d'abord, est...

M. Ciaccia: M. le Président, je remarque que, dans ce cas-ci, vous avez inclus les voyages à charte-partie tandis que, dans d'autres commissions, vous les avez exclus. Je pense, par exemple, à la CTCUM. Est-ce qu'il y a une raison spéciale?

M. Clair: Non. On ne les a pas exclus, M. le Président, dans les autres.

M. Ciaccia: Vous ne les avez pas inclus.

M. Clair: Non, non, non. À partir de "sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur", on a conservé ces mots dans toutes les commissions. Oui, oui, oui.

M. Ciaccia: En tout cas, c'est...

M. Clair: Oui, oui. Regardez l'article, le dernier.

M. Ciaccia: Quel article pour la CTCUM?

M. Clair: Les articles 46 et 47. À l'article 289.1, tel qu'amendé, vous allez voir. On a enlevé le pouvoir de faire de la charte-partie en dehors de son territoire.

Par exemple, à l'article 46, on doit, pour la CTCRO, je crois...

M. Ciaccia: Oui, pour la CTCRO, vous l'avez gardé, mais je pense que, pour la CTCUM, vous l'avez enlevé. Remarquez bien, le fait que vous l'avez enlevé à la CTCUM n'est pas une raison pour nous de voter contre; pour le garder à la CTRSM, on va adopter cet article, l'article tel...

M. Clair: Non, mais je peux assurer le député que l'on vise à donner exactement les mêmes pouvoirs à toutes les commissions de transport.

M. Ciaccia: Je suis pas mal certain que la CTCUM, si ma mémoire est...

M. Clair: Regardez à l'ancien article...

M. Ciaccia: ...cet après-midi, vous avez enlevé...

M. Clair: Je me souviens. Mais regardez à l'article 47; tel qu'il était libellé, on prévoyait que la CTCUM pouvait exploiter, à l'extérieur de son territoire, des

services de voyages touristiques, saisonniers et à charte-partie. On lui a enlevé "et à charte-partie à l'extérieur de son territoire". C'est ce à quoi vous faites référence.

M. Ciaccia: Ah oui! C'est cela.

M. Clair: Mais à l'intérieur de son territoire et de son territoire vers l'extérieur...

M. Ciaccia: Oui, vous avez raison.

M. Clair: ...on le leur a donné à toutes.

M. Ciaccia: D'accord!

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 73 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 74 est-il un nouvel article également?

M. Clair: Oui. L'article 74 est un nouvel article qui se lirait comme suit:

"Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 76, de l'article suivant:

"76.1. La commission peut exploiter, à l'extérieur de son territoire, tout service de voyages touristiques et saisonniers pour lequel elle est devenue titulaire d'un permis par l'acquisition d'une entreprise de transport en commun qui en était titulaire."

Cela aussi, c'est exactement la même chose que ce qu'on a donné aux autres.

M. Bourbeau: M. le Président.

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

M. Bourbeau: Dans le texte original, vous avez la charte-partie. Là, vous l'avez enlevée, je crois, n'est-ce pas?

M. Clair: Oui. On l'a enlevée également pour la CTCUM, la CTCRO et la CTCUQ.

M. Bourbeau: C'est le seul changement qu'il y a avec l'ancien article 76.1.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Vous l'avez refait uniquement pour enlever la charte-partie.

M. Clair: C'est exact.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 74 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 75?

M. Clair: Il n'y a pas d'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): L'article 75 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 76?

Modifications à la charte de la ville de Laval

M. Clair: Ce sont les mêmes pouvoirs que ceux qui ont été octroyés aux autres.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. À l'article 77, vous avez un amendement?

M. Clair: Oui. Alors, je propose qu'après le sous-paragraphe ii du paragraphe j de l'article 63, nous le modifions en ajoutant le sous-paragraphe suivant:

"iii. conclure tout contrat jugé utile pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service par taxi."

C'est également un pouvoir semblable à ceux que l'on a déjà accordés.

M. Ciaccia: Adopté.

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

M. Ciaccia: Dans l'alinéa k, est-ce que, dans les autres commissions de transport, vous avez inclus les mots "qui ne fait pas partie de son territoire"? Sont-elles exclues dans cet article? Si c'est le cas, y a-t-il une raison spéciale?

M. Clair: L'article 77k?

M. Ciaccia: Oui.

M. Clair: C'est seulement pour que je comprenne bien la question.

M. Ciaccia: Il me semble que, dans les autres commissions...

M. Clair: On disait: "qui ne fait pas partie de son territoire".

M. Ciaccia: ...on disait: "qui ne fait pas partie de son territoire".

M. Clair: M. le Président, l'explication est fort simple: dans la ville de Laval et

dans l'île de Laval, il n'y a qu'une municipalité. Alors, nécessairement, ce ne sont que des municipalités qui...

M. Ciaccia: C'est une bonne explication.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 77 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 78?

M. Clair: Il n'y a pas d'amendement, M. le Président. C'est de concordance.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 79?

M. Clair: C'est également le rajeunissement du pouvoir d'expropriation de la CTL en fonction de la nouvelle Loi sur l'expropriation.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 80?

M. Clair: L'article 80 habilite la commission à fixer des tarifs de la même manière que les autres commissions de transport qui sont autorisées à le faire, le tout toujours soumis aux mêmes approbations.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. À l'article 81, vous avez un amendement.

M. Clair: Oui. Je propose qu'on remplace l'article 81 par le suivant... Je m'excuse, ce ne sont pas des lectures qui sont très faciles.

"81. L'article 102 de cette loi, édicté par l'article 25 du chapitre 99 des lois de 1971 et modifié par l'article 151 du chapitre 55 et par l'article 1 du chapitre 77 des lois de 1972, par l'article 6 du chapitre 37 des lois de 1973 et par l'article 22 du chapitre 26 des lois de 1981, est de nouveau modifié:

"1 par le remplacement du paragraphe 1 par le suivant:

"102.1. La commission peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur;

"2 par le remplacement, à la fin du deuxième alinéa du paragraphe 3, des mots "en vertu des paragraphes 47 et 48" par les mots "en vertu des articles 47, 48 et 66b."

(21 heures)

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

M. Bourbeau: Je pense que le ministre s'est trompé en faisant la lecture, à moins qu'on n'ait pas le même texte. Pour les fins du journal des Débats, dans le dernière paragraphe qu'il a lu, je lis: "par le remplacement, à la fin du deuxième aliéna du paragraphe 3, des mots "en vertu des articles 47 et 48". Le ministre a dit "des paragraphes 47 et 48".

M. Clair: Oui, vous avez raison, "en vertu des articles 47 et 48."

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 81 est adopté?

M. Ciaccia: Encore une fois, vous avez la question des voyages à charte-partie sur leur territoire, mais ce ne sont pas seulement des voyages à charte-partie sur leur territoire; ce sont des voyages à charte-partie sur leur territoire et à partir de leur territoire vers un point extérieur.

M. Clair: Oui, et c'est uniforme. On leur donne le pouvoir de faire de la charte-partie à l'intérieur de leur territoire et à partir de leur territoire vers tout point extérieur.

M. Ciaccia: Incluant la CTCUM?

M. Clair: Oui, et les détenteurs de permis privés ont exactement le même privilège, soit de faire de la charte-partie maintenant de n'importe où à partir des territoires qu'ils desservent vers d'autres destinations.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 81 est adopté.

Avant de passer à la section VI, nous revenons sur les articles en suspens selon ce que j'ai compris. Il y avait, d'abord, les articles 6, 7 et 8.

Articles en suspens

M. Clair: À l'article 6, je retire l'amendement.

M. Ciaccia: Excellent. C'est cela que nous avons suggéré au ministre. Mais je veux juste vérifier si vous voulez me donner un instant.

Le Président (M. Desbiens): Vous retirez l'amendement au complet et non pas le sous-amendement.

M. Clair: Je retire l'amendement au complet, mais l'article 6 demeure tel quel, cependant.

M. Ciaccia: Oui, l'article 6 demeure tel quel.

Le Président (M. Desbiens): On jette le papillon, autrement dit.

M. Clair: Oui, l'ancien papillon, vous le jetez. On va cependant inclure un amendement à l'article 7 pour insérer un nouveau texte qui tient compte des représentations qui nous avaient été faites par des députés ministériels et de l'Opposition.

M. Ciaccia: Quel était votre amendement à l'article 6?

M. Clair: Je l'ai ici.

Le Président (M. Desbiens): C'est celui-ci qui avait été proposé.

M. Clair: L'ancien texte disait: "Lorsqu'elles estiment que des personnes résidant sur le territoire de cette municipalité sont susceptibles d'utiliser le transport."

M. Ciaccia: Oui, mais vous avez retiré cet amendement.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: L'article original demeure tel quel. "L'entente est soumise à l'approbation du gouvernement; elle doit alors être accompagnée des règlements qui ont été autorisés sa conclusion."

Le Président (M. Desbiens): C'est cela. Est-ce que l'article 6 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. À l'article 7, vous proposez un amendement.

M. Clair: Oui, je propose le remplacement...

M. Ciaccia: Quoique le gouvernement ou le ministre pourraient, une fois que vous dites que l'entente est soumise à l'approbation du gouvernement, toujours refuser leur approbation s'il y a une autre municipalité qui n'est pas incluse.

M. Clair: C'est le contenu de la loi sur les ententes intermunicipales.

M. Ciaccia: Oui, très bien. L'article 6 est adopté.

M. Clair: L'article 7 de ce projet sera remplacé, si ma motion est adoptée, par le suivant: "Les municipalités parties à l'entente

peuvent demander au gouvernement, par des résolutions précisant les raisons de cette demande, d'y joindre:

"1° une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I lorsque des personnes résidant sur le territoire de cette municipalité sont susceptibles d'utiliser le service projeté de transport en commun en nombre tel qu'il devient équitable d'inclure cette municipalité à l'entente; 2° une municipalité qui refuse d'être partie à une entente lorsque ce refus risque de compromettre l'organisation du service de transport en commun ou de le rendre trop onéreux.

"Les résolutions de ces municipalités doivent être retransmises, dans les quinze jours de leur adoption, à la municipalité qu'elles veulent joindre à l'entente.

"Dans les cas visés au présent article, en plus des documents requis par l'article 6, l'entente doit être accompagnée, lorsqu'elle est transmise au gouvernement, de la preuve de l'envoi de ces résolutions."

M. Ciaccia: Il n'y a pas de "e" à "envoi".

M. Clair: M. le Président, juste une petite correction technique, "envoi" ne prend pas de "e".

M. Bourbeau: Une autre correction ici; ce n'est pas l'article 6, c'est l'article 5 qui parle des documents qui sont requis, à moins que je ne me trompe.

M. Clair: Non, c'est l'article 6.

Le Président (M. Desbiens): Les règlements de l'article 6, je suppose!

M. Clair: C'est l'article 6 qui le prévoit. L'article 6 fait référence à l'article 5, au fond.

M. Bourbeau: Les documents requis, ce sont les règlements?

M. Clair: C'est cela.

M. Ciaccia: Si je comprends bien, ce que vous avez fait, c'est que ce que vous aviez dans l'article 6, vous l'avez inclus dans l'article 7. Si je me souviens bien, vendredi, nous avons demandé de restreindre un peu le droit d'inclure les autres municipalités, ce que vous avez fait d'une certaine façon dans le premier alinéa de l'article 7.

Nous avons demandé aussi - et je pense qu'on avait discuté cela comme un des critères - d'aviser la municipalité concernée, de lui donner un droit de faire des représentations au gouvernement. Est-ce que cela serait possible d'inclure un tel critère?

M. Clair: C'est simplement qu'on n'a jamais, sur le plan juridique, habilité une municipalité à faire des représentations à un ministre. Si on habilite par la loi une municipalité à faire des représentations à un ministre, quelqu'un pourrait penser, lorsqu'une municipalité à contrario n'est pas autorisée spécifiquement à faire des représentations, qu'elle n'est pas habilitée à le faire. C'est pour cela que, pour atteindre le même objectif, on force les municipalités à aviser une municipalité qu'elles ont l'intention de la forcer à se joindre à l'entente. Par la suite, cette municipalité, utilisant son pouvoir général de représentations à l'égard de l'autorité constituante, le ministère des Transports représentant la couronne en l'occurrence, elle ferait valoir son point de vue. D'autant plus qu'on attire mon attention sur le fait que ce n'est pas au ministre des Transports, c'est au gouvernement.

M. Ciaccia: Au gouvernement, oui, oui.

M. Clair: Je m'excuse, mais c'est le ministre des Transports qui reçoit la communication.

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

M. Bourbeau: Dans le paragraphe 2, est-ce que cela vise les municipalités qui sont dans le territoire mentionné dans l'annexe I?

M. Clair: Oui, cela les vise principalement. Pour que cela vise une municipalité autre qu'une municipalité comprise à l'annexe I, il faudrait qu'elle ait fait, d'abord, l'objet d'une décision en vertu du premier paragraphe. C'est un cercle vicieux. Dans le fond, au deuxième paragraphe, une municipalité, c'est une municipalité qui apparaît à l'annexe I, puisqu'une municipalité, cela ne peut être qu'une municipalité qui apparaît à l'annexe I ou une municipalité qui a fait l'objet d'une décision.

M. Bourbeau: La définition de municipalité, c'est dans l'annexe I.

Dans le cas de ces municipalités qui sont mentionnées à l'annexe I, on n'exige pas qu'à leur égard on puisse faire la preuve qu'elles sont susceptibles d'utiliser le service, etc.

M. Clair: On est plus exigeant envers elles.

M. Bourbeau: On tient pour acquis que, dans ce cas, la preuve n'a pas besoin d'être faite. Si elles sont mentionnées à l'annexe I et si les municipalités voisines veulent les inclure, elles n'ont pas besoin de faire la

preuve qu'il y a plusieurs personnes à l'intérieur de cette municipalité qui sont susceptibles d'utiliser le service.

M. Clair: Non. Mais elles doivent faire une preuve additionnelle. Elles doivent faire la preuve à ce moment que le refus de cette municipalité risque de compromettre l'organisation du service de transport en commun ou de le rendre trop onéreux.

Effectivement, on présume qu'il y a des gens qui l'utilisaient, puisqu'on ne demande pas cette preuve, mais, par contre, on est plus exigeant au niveau de la preuve. On demande de faire plus. On leur demande de prouver que le refus de cette municipalité risque de compromettre l'organisation du service de transport en commun ou de le rendre trop onéreux. Alors, on est plus exigeant. C'est parce qu'on vise deux situations un peu différentes, n'est-ce pas? Il y a la situation d'une municipalité qui est déjà desservie et le cas de la municipalité bout de ligne. Je pense que, dans les deux cas, on est plus exigeant qu'on ne l'était la semaine dernière.

M. Ciaccia: Le principe de l'accord de la municipalité, du consentement de la municipalité disparaît. C'est encore le gouvernement qui va décider. Vous pouvez encore l'imposer à une municipalité qui n'est pas d'accord.

M. Clair: In extremis, oui. On souhaite qu'il y ait le moins de cas possible et, si possible, qu'il n'y en ait aucun. Maintenant, je pense que, pour le bénéfice des usagers du transport en commun et de la bonne organisation des transports en commun, on doit donner au gouvernement un tel pouvoir même si ce n'est jamais agréable ni de proposer d'avoir un tel pouvoir, ni de l'exercer.

M. Ciaccia: Sur division.

M. Clair: Sur division?

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division? Alors, le nouvel article 7 est adopté sur division. Article 8?

M. Clair: L'article 8 était également en suspens, M. le Président?

Le Président (M. Desbiens): C'est cela. Il y avait un amendement.

M. Clair: On n'a aucun amendement à proposer à l'article 8.

Le Président (M. Desbiens): Alors, on le fait disparaître?

M. Clair: Attendez un peu.

M. Ciaccia: L'article 8 doit disparaître?

M. Bourbeau: Le gouvernement est mêlé.

M. Clair: Il y a des amendements de concordance, M. le Président. Oui, je propose que l'article 8 du projet de loi soit modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "Le gouvernement, lorsqu'il approuve l'entente, peut y joindre une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I ou une municipalité qui refuse d'en être partie. Il fixe alors le nombre de membres que cette municipalité peut déléguer au conseil, il détermine leur nombre de voix et il peut fixer le montant de sa contribution financière. La municipalité ainsi jointe est liée par l'entente."

M. Bourbeau: C'est très arbitraire comme pouvoir.

M. Clair: Je ne crois pas.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre a pris connaissance des réactions de l'Union des municipalités du Québec face à cet article? Étant donné que le ministre n'écoute pas, je reprendrai ma question plus tard.

M. Ciaccia: Est-ce que, à l'article 8, vous faites référence aux situations qui sont énumérées dans l'article 7 où si, en général, vous pouvez seulement décréter...

M. Clair: Je m'excuse.

M. Ciaccia: Est-ce qu'à l'article 8...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: ...vous faites référence aux situations qui sont décrites dans l'article 7? Le libellé de l'article 8 vous donne le droit...

M. Clair: Oui, je pense que vous avez raison.

M. Ciaccia: Cela va plus loin que l'article 7.

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: Ce n'est pas "sujet" à l'article 7. Vous devez l'assujettir à l'article 7.

M. Clair: Oui. Je pense que vous avez raison, mais je pense qu'il faudrait le mentionner.

M. Ciaccia: Il faudrait le mentionner. Autrement, vous pourriez...

M. Clair: Parce qu'effectivement on ne vise que l'article 7.

M. Ciaccia: Je pense que vous devez le dire.

M. Clair: Et je crois qu'il faudrait le mentionner. M. le Président, je pense que ce qu'on pourrait faire serait d'ajouter après les mots "le gouvernement, lorsqu'il approuve une entente en vertu de l'article 7..."

M. Ciaccia: Vous pourriez commencer par: "Sujet à l'article 7" et continuer avec le reste: le gouvernement...

M. Clair: Il semble qu'en technique législative, on n'aime pas l'expression "sujet à".

(21 h 15)

M. Ciaccia: On n'aime pas cela, mais c'est pas mal clair et exact.

M. Clair: On va arrêter une rédaction pour prévoir que c'est limité à l'article 7.

M. Ciaccia: Dans les cas prévus.

M. Clair: Oui, je pense que c'est cela.

M. Ciaccia: Très bien.

Une voix: Qu'est-ce que c'est?

M. Clair: Après le mot "peut", ajouter "dans les cas prévus à l'article 7". Sans cela, cela pourrait s'interpréter comme si le gouvernement avait un pouvoir général.

M. Ciaccia: L'amendement est adopté et l'article 8 est adopté sur division.

Le Président (M. Desbiens): Si vous me le permettez: "Le gouvernement, lorsqu'il approuve l'entente..."

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Desbiens): ...est-ce que cela reste ainsi?

M. Clair: Virgule.

Le Président (M. Desbiens): ..."peut, dans les cas prévus à l'article 7, y joindre une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I..."

M. Clair: Je pense qu'il y a une virgule.

Le Président (M. Desbiens): Il y a une virgule après "peut" et après "7".

M. Clair: C'est exact.

Le Président (M. Desbiens): ..."peut, dans les cas prévus à l'article 7, y joindre une municipalité..." La suite reste la même, c'est cela?

M. Clair: Exact.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 8, tel que je viens de le lire... M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Même si on fait référence à l'article 7, il reste que, dans cet article 8, on décrète que le gouvernement pourra fixer, pour la municipalité qui est entraînée de force, si je peux dire, dans le projet, le nombre de voix, le montant de sa contribution financière, etc. Est-ce bien ce que le gouvernement envisage de faire?

M. Clair: Le député a la bonne façon de poser les questions.

M. Bourbeau: Le ministre a la mauvaise façon de répondre.

M. Clair: Ce n'est pas ce que le gouvernement envisage de faire, c'est le pouvoir qu'on propose à l'Assemblée nationale de donner au gouvernement au cas où il y aurait des problèmes. C'est bien le pouvoir de fixer le montant de la contribution financière et non le mode. Si l'entente intermunicipale prévoit, comme c'est prévu à l'article 5, un mode de répartition de la facture entre les municipalités, le seul pouvoir qu'on donne au gouvernement, c'est effectivement d'entériner que, sur la base du mode de répartition des factures que se sont donné les municipalités, le montant correspondant en vertu de ce mode de répartition est imposé à la municipalité qui est jointe.

M. Bourbeau: Justement sur ce point, le ministre vient de clarifier un peu sa pensée. Je serais d'accord qu'on dise bien que le gouvernement va statuer que cette municipalité, qui est entraînée dans le CIT en vertu de ces clauses, soit responsable de payer les montants qui correspondent aux critères qui ont été établis par l'ensemble des municipalités. Je trouve qu'il est un peu arbitraire de dire que le gouvernement fixe le montant de la contribution; je trouve même cela un peu malhabile comme phrase. Cela semble dire que le gouvernement va déterminer pour telle ville un montant X, alors que ce n'est pas cela que le gouvernement va faire. Le montant peut varier d'une année à l'autre. Le gouvernement peut dire: Le montant de cette année, c'est 100 000 \$, mais cela peut être plus ou moins l'année suivante. Il me semble qu'on devrait plutôt dire à cet endroit que le gouvernement fixe le mode de la contribution

financière ou établit que... Je ne sais pas quelle phrase on pourrait employer; il y a des experts chez vous. L'idée que je vous transmets, c'est qu'il est dangereux d'indiquer le mot "montant" plutôt que la méthode de partage.

M. Ciaccia: Ce serait plutôt la formule pour déterminer le montant.

M. Bourbeau: On pourrait dire: "assujettit cette municipalité au mode de répartition prévu dans l'entente". Plutôt que d'employer les mots: "détermine le nombre de voix et fixe le montant, etc.", si on employait une expression comme: "assujettit cette municipalité aux conditions de l'entente", ce serait une phrase beaucoup plus générale et qui ne serait pas discriminatoire à l'endroit de cette municipalité ou ne risquerait pas de l'être de toute façon.

M. Clair: Ce qui est susceptible de se produire, c'est que des municipalités pourraient ne pas retenir un mode particulier de répartition, mais que cinq municipalités se disent prêtes à mettre 25 000 \$ chacune par année pendant trois ans et à négocier, à partir de ce montant global, un service. Il est possible que des municipalités n'aient pas un mode très sophistiqué de répartition de leur quote-part.

M. Ciaccia: Ce sera le mode parce que, si elles fixent 25 000 \$ chacune, le mode sera...

M. Clair: 25 000 \$, chacune.

M. Bourbeau: Je signale au ministre que l'Union des municipalités du Québec a fait des représentations dans ce sens-là aussi.

M. Ciaccia: Je pense que le mode peut inclure le montant, tandis que le montant n'inclura pas le mode.

M. Clair: Comment est-ce que vous libelleriez le vôtre?

M. Ciaccia: Pour fixer le mode.

M. Clair: De sa contribution financière purement et simplement?

M. Ciaccia: Le mode peut être sur la même base que les autres. Si chacune met 25 000 \$, le mode sera sur la même base que les autres, soit 25 000 \$. Si le mode est basé sur le nombre d'usagers, sur l'évaluation municipale, vous fixerez l'évaluation municipale, les potentiels fiscaux, tout le reste.

M. Clair: D'accord. Vous diriez donc...

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

M. Bourbeau: On a trois phrases ici qui font un peu litige. Cela commence par: Il fixe le nombre de membres - le gouvernement - il détermine le nombre de voix et fixe le montant de la contribution. Ce sont trois pouvoirs très précis. Si on remplaçait ces trois pouvoirs par une phrase omnibus qui dirait à peu près: Il assujettit cette municipalité aux termes de l'entente, à ce moment-là, l'ensemble des conditions de l'entente s'appliqueraient à cette municipalité ou à ces municipalités, s'il y en a plusieurs.

M. Clair: Je pense que la question de la contribution financière est plus en dollars sonnants et trébuchants...

M. Bourbeau: Il y a aussi le nombre de représentants, M. le ministre.

M. Clair: Oui, je suis d'accord avec vous. Par contre, je pense que peu de conseils intermunicipaux de transport retiendront un mode précis de représentation au conseil et un nombre de voix. J'ai l'impression que ce ne sera pas un mode, mais que ce sera plus le résultat de négociations qui interviendront entre les municipalités. Sur la base de la contribution financière, je pense que le député de Mont-Royal a raison et que ce serait plus conforme à l'esprit des autres articles si on disait: pour fixer le mode de sa contribution financière. Je pense que cela réglerait l'affaire.

M. Bourbeau: Il y a un autre point aussi, M. le ministre.

M. Clair: D'abord, est-ce qu'on s'entend sur cela: pour fixer le mode de sa contribution financière?

M. Ciaccia: Plutôt que le montant.

M. Bourbeau: Je continue à penser qu'il n'y a pas seulement le montant d'argent en cause. Il y a aussi le nombre de membres, le nombre de voix, de votes. C'est important dans ces ententes. Il y a aussi d'autres termes qui peuvent exister dans l'entente pour lesquels le ministre pourrait avoir à prendre une décision. On mentionne à l'article 5: "le mode de partage, à la fin de l'entente, des biens, des dettes..." Il faudrait que cela soit précisé pour cette municipalité aussi. Il y aurait peut-être d'autres articles dans l'entente qui seraient spécifiques à chaque municipalité et pour lesquels le gouvernement devrait trancher. Il me semble qu'on devrait plutôt employer une expression très vague qui serait générale, qui engloberait tout. Je continue à penser qu'on

devrait écrire: Le gouvernement assujettit cette municipalité aux termes de l'entente, ou une phrase semblable.

M. Clair: Quand on dit que "la municipalité ainsi jointe est liée par l'entente", cela veut dire qu'à ce moment-là elle devient pleinement participante aux droits et obligations de l'entente. Il y a trois choses qui sont susceptibles de varier à l'entente: le nombre de voix, le nombre de membres au conseil et le montant de sa contribution financière qui dépend effectivement du mode de contribution financière retenu.

M. Bourbeau: Il peut y en avoir plus, puisque l'article 5 dit: "L'entente doit contenir..." Ce n'est pas limitatif. Je pense qu'il peut y avoir autre chose.

M. Clair: Oui, ce n'est pas limitatif, mais les seules choses qui sont susceptibles de varier d'une municipalité à l'autre...

M. Bourbeau: Je ne vois pas pourquoi le ministre dit que ce sont les seules choses. Il peut y avoir d'autres choses.

M. Clair: Le nom des municipalités ne variera pas; la description de son objet, non plus; le nom du conseil, non plus; le siège social, non plus; la durée de l'entente ne variera pas d'une municipalité à l'autre, non plus; le mode de partage, à la fin de l'entente, des biens, des dettes et des autres obligations du conseil, non plus. Il y a trois choses qui peuvent varier d'une municipalité à l'autre, ce sont...

M. Bourbeau: Trois choses parmi celles qui sont mentionnées ici. Mais, s'il y avait d'autres détails à l'entente qui ne sont pas ici, il pourrait y avoir d'autres variables d'ajoutées.

M. Clair: J'essaie d'imaginer ce qui pourrait varier. Le service va être variable, c'est sûr, mais le service dépend de la contribution financière.

M. Bourbeau: Par exemple, j'essaie de voir. Supposons qu'il y ait un grand nombre de municipalités, une vingtaine, dans le CIT, et qu'on forme un comité de gestion. Alors, si cette municipalité avait des représentants au comité de gestion, ce serait une autre variable; il pourrait y en avoir ou ne pas y en avoir. Il pourrait y avoir un conseil élargi et un conseil restreint. Il pourrait y avoir toutes sortes de variables dont certaines pourraient contenir des spécifications pour chaque municipalité. Je trouve que l'on prend un risque en étant spécifique. On devrait plutôt employer une phrase générale qui couvrirait tous les cas.

M. Clair: Mais essayons de faire l'exercice théorique. On a les mots: "peut y joindre une municipalité qui refuse d'en être partie." Si on dit, après: Le gouvernement assujettit la municipalité à l'entente, mutatis mutandis, par rapport à tout cela, quand va arriver la question de prévoir le nombre de membres au conseil, je crains que cela ne mène à un cul-de-sac et que les négociations ne deviennent interminables.

M. Bourbeau: Mais, à ce moment-là, si l'entente prévoit qu'il y a un membre du conseil par X milliers d'habitants, mutatis mutandis, il y a tant de représentants pour cette municipalité. Les critères seront établis dans l'entente, c'est bien sûr, pour les autres municipalités. Les mêmes critères vont valoir pour celle-là.

M. Clair: Prenons un autre exemple où il y aurait, comme vous le dites, une vingtaine de municipalités et où trois ou quatre d'entre elles auraient choisi de ne pas être représentées au conseil parce qu'elles ont une très petite quote-part de 500 \$ ou 600 \$. Il me semble qu'à ce moment, si on en ajoute une, si petite soit-elle, le gouvernement devrait alors fixer le nombre de membres de cette municipalité au conseil pour au moins lui donner une représentation, déterminer le nombre de ses voix et fixer le mode de sa contribution financière. En toute sincérité, j'essaie de tenir compte de l'argumentation du député de Laporte, mais il me semble qu'on n'améliore pas le sort d'une municipalité qu'on vient joindre à l'entente si on se contente de dire simplement qu'elle est globalement assujettie à l'entente. Les sept, huit ou quinze autres vont-elles en faire ce qu'elles font vouloir si c'est seulement cela qu'elles ont?

M. Ciaccia: Je vais faire une suggestion. J'ai une autre commission parlementaire et j'ai une intervention à l'Assemblée nationale. Je vais vous suggérer de changer le mot "montant" par le mot "mode" et de le laisser tel quel.

M. Clair: J'accepte cela, M. le Président.

M. Ciaccia: On va l'accepter sur division.

Le Président (M. Desbiens): Je relis: L'article 8 de ce projet de loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "Le gouvernement, lorsqu'il approuve l'entente, peut, dans les cas prévus à l'article 7, y joindre une municipalité qui n'est pas mentionnée à l'annexe I ou une municipalité qui refuse d'en être partie. Il fixe alors le nombre de membres que cette municipalité peut déléguer au conseil, il

détermine leur nombre de voix et il peut fixer le mode de sa contribution financière. La municipalité ainsi jointe est liée par l'entente."

M. Ciaccia: Nous acceptons les amendements.

Le Président (M. Desbiens): Ce nouvel amendement est-il adopté?

M. Ciaccia: Les amendements sont adoptés.

Le Président (M. Desbiens): L'article 8 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division.

L'article 37.1 a un papillon. C'est un nouvel article.

M. Clair: M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): M. le ministre.
(21 h 30)

M. Clair: ...avant cela, à la suite de ce qu'on a fait à l'article 7, il faudrait remplacer l'article 20; ce ne sont que des amendements de concordance. Mais il faudrait tout de même que ces amendements soient faits. Est-ce que je peux avoir le consentement de mes collègues pour revenir sur l'article 20, même s'il a déjà été adopté? C'est de concordance.

Le Président (M. Desbiens): Oui.

M. Clair: L'article 20 de ce projet de loi est remplacé par le suivant: "20. 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 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 en nombre tel qu'il devient équitable d'inclure cette municipalité à l'entente.

"2 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." C'est de concordance avec ce qu'on a fait à l'article 7.

Adopté sur division?

M. Ciaccia: Sur division.

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

M. Clair: Sur division. Ensuite, cela va à...

Le Président (M. Desbiens): À l'article 37.1 sur papillon. C'est un nouvel article.

M. Clair: Pour la CTCRO, à sa demande, je proposerais que ce projet de loi soit modifié par l'addition, après l'article 37, des articles suivants:

"37.1 L'article 196 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe 1 par le suivant:

"196 1° La commission de transport peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur."

"37.2 Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 196, de l'article suivant:

"196.1 La commission de transport peut aussi, avec les autorisations requises, effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie et fournir un service de visites touristiques à partir d'un point situé dans la province d'Ontario."

M. Ciaccia: Est-ce décrit adéquatement? Vous dites: "un service de visites touristiques à partir"...

M. Clair: Oui.

M. Ciaccia: C'est cela, la description technique.

M. Clair: On l'a lu au téléphone à M. Antoine Grégoire...

M. Ciaccia: Il est satisfait.

M. Clair: ...et il se dit satisfait de cela.

Le Président (M. Desbiens): Vous ajoutez deux articles.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 37.1 est adopté?

M. Clair: L'article 37.2 aussi.

Le Président (M. Desbiens): L'article 37.2 est adopté. Ces deux nouveaux articles sont adoptés.

À l'article 56, on avait adopté l'amendement, mais on n'avait pas adopté l'article. Cela avait été suspendu.

M. Clair: M. le Président, à l'article 56, la question était de savoir pourquoi on autorisait les corporations municipales et intermunicipales de transport à pouvoir procéder à du transport de personnes handicapées sans procéder par demande de soumissions. La raison, c'est que les municipalités, en vertu de la Loi sur les cités et villes et du Code municipal, ont été préalablement autorisées à faire de même. Comme les corporations municipales et intermunicipales sont constituées par des municipalités, on a voulu leur donner le même pouvoir. Maintenant, là où le député a raison, c'est que les commissions de transport ne reçoivent pas le même pouvoir alors qu'elles sont généralement pourvoyeuses elles-mêmes de ces services de transport. Dans les cas où il y a eu du transport par taxi d'organisé, il semble qu'elles aient respecté leur loi constitutive. On verra plus tard si jamais il y a lieu d'amender cela, mais, dans ce cas-ci particulièrement, les corporations municipales et intermunicipales de transport étant formées de municipalités régies par la Loi sur les cités et villes et le Code municipal qui ont déjà reçu le pouvoir de faire cela sans soumission, on le donne également aux corporations.

Le Président (M. Desbiens): L'article 56 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): On revient à la section VI, Dispositions transitoires et finales. Vous avez un papillon à l'article 82.

Dispositions transitoires et finales

M. Clair: Oui. Je propose que l'article 82 soit remplacé par le suivant: "Toute municipalité peut, par résolution et sans approbation ou autre formalité, pour une période qui ne peut excéder le 31 décembre 1984, signer avec un transporteur un contrat pour organiser un service de transport en commun de personnes sur son territoire et pour assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire. Le contrat doit prévoir la contribution financière de la municipalité pour ce service. Ce contrat peut être conclu sans procéder par soumissions."

Le Président (M. Desbiens): "Sans

procéder par demande de soumissions."

M. Clair: "Sans procéder par demande de soumissions."

Ce qu'on fait là-dedans, c'est qu'on vient dire que la liaison avec des points situés... Attendez un peu.

M. Bourbeau: On ajoute "et sans approbation".

M. Clair: C'est cela. "Et sans approbation."

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 82 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 83?

M. Clair: Aucun amendement, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'il est adopté?

M. Ciaccia: C'est la question de "similaire". C'est l'article 398 du Code municipal?

M. Clair: Exact.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 84?

M. Clair: C'est déjà compris aussi dans d'autres articles à portée plus particulière.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 85?

M. Bourbeau: À l'article 85, on parle de quel contrat quand on dit "un tel contrat"?

M. Ciaccia: Avec les autobus établis.

M. Clair: C'est cela. Ce sont les contrats prévus aux articles 82 et suivants, les contrats de la section.

M. Ciaccia: Ce n'est pas tellement clair, n'est-ce pas?

M. Bourbeau: Bien non. C'est une drôle de façon de procéder. "Un tel contrat", ce n'est pas évident que c'est le contrat prévu aux articles 82 et 83.

M. Clair: Il faudrait dire: un contrat prévu à la présente section.

M. Ciaccia: J'ai trouvé un autre mot au lieu de "clair": limpide. Ce n'est pas tellement limpide.

M. Clair: Effectivement, M. le Président, on pourrait dire: à signer un contrat prévu à l'article 82.

Le Président (M. Desbiens): À signer un contrat... Alors, cela prend un amendement.

M. Clair: Je m'en fais le parrain, M. le Président.

Une voix: The Godfather.

Le Président (M. Desbiens): On enlève le mot "tel", et cela se lira: "Une commission de transport est autorisée, sans formalité, à signer un contrat..."

M. Clair: Prévu à l'article 82.

Le Président (M. Desbiens): ...prévu à l'article 82?

Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 82 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Ce n'est pas l'article 82.

M. Clair: Article 85, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Article 85, pardon.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté tel qu'amendé. Article 86?

M. Clair: Je n'ai pas d'amendement.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'il est adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Vous avez un nouvel article qui serait 86.1.

M. Clair: Oui et il se lirait comme suit: "86.1 Une municipalité peut, par résolution et sans approbation ou autre formalité, déléguer à une autre municipalité les pouvoirs qui lui sont attribués par les articles 82 et 86.

"Elle peut aussi, de la même manière, après s'être prévalu de l'article 82, confier à une autre municipalité la responsabilité d'administrer pour elle le service de transport en commun et d'exercer pour elle

les pouvoirs de l'article 86.

"Toute municipalité peut, par résolution et sans approbation ou autre formalité, accepter une telle délégation.

"Une municipalité doit faire parvenir au ministre des Transports une copie de toute résolution adoptée en vertu du présent article."

On a déjà adopté cette concordance plus tôt dans le projet de loi.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 87?

M. Clair: Aucun amendement.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'il est adopté?

M. Rodrigue: Certainement.

M. Ciaccia: Vous avez entendu le député de Vimont? Il a dit: Certainement.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 88?

M. Clair: Adopté, M. le Président.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 89?

M. Clair: M. le Président, il n'y a pas d'amendement.

M. Ciaccia: Vous ajoutez un article.

Le Président (M. Desbiens): Ces deux articles sont ajoutés.

M. Bourbeau: Une seconde, M. le Président.

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

M. Clair: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. Vous avez trois nouveaux articles.

M. Clair: Oui. Après l'article 89, je propose d'insérer un nouvel article qui se lira comme suit: "89.1. Malgré la dissolution de la filiale de la Commission de transport de la rive sud de Montréal et l'abrogation du deuxième alinéa de l'article 19 et des articles 74a à 74d de sa loi constitutive et malgré l'abrogation du deuxième alinéa de l'article 236 et des articles 302 à 306 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Commission de transport de la rive sud de Montréal et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal peuvent

continuer d'exercer, jusqu'au 31 mars 1984, tous les droits, pouvoirs, privilèges et obligations qui étaient conférés par ces articles.

"Cependant, une municipalité dont le territoire est desservi par l'une de ces commissions de transport peut, par l'envoi d'un avis, requérir qu'elle cesse de desservir son territoire. Dans un tel cas, la commission de transport doit, au plus tard le soixantième jour de la réception de cet avis, si ce jour est antérieur au 31 mars 1984, cesser de desservir le territoire de cette municipalité et les droits, pouvoirs, privilèges et obligations conférés par le premier alinéa cessent d'avoir effet à cette date, que cet avis de la municipalité lui ait été envoyé avant ou après l'adoption du présent projet de loi."

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'on adopte ce premier article?

M. Bourbeau: C'est écrit "de la présente loi" et vous avez dit "du présent projet de loi". Est-ce un changement?

M. Clair: De la présente loi.

M. Bourbeau: Vous avez dit "du présent projet de loi".

M. Clair: Je m'excuse. Je pensais en même temps que je lisais, ce que je ne devrais pas me permettre.

M. Bourbeau: Le ministre devrait se contenter de lire et ne pas penser.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 89.1 est-il adopté?

M. Ciaccia: M. le Président...

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

M. Ciaccia: ...ce que je ne comprends pas dans cet article, c'est que vous donnez un droit de donner un avis. Vous dites qu'elle peut l'exercer jusqu'au 31 mars 1984. Est-ce sous-entendu? Je pense que je vous ai déjà posé une question à cet effet et vous m'avez confirmé qu'il est possible que l'avis ait déjà été envoyé au mois de décembre ou novembre.

M. Clair: Oui, on le dit.

M. Ciaccia: Mais comment expliquez-vous cela? Vous voulez prolonger jusqu'au 31 mars. N'aurait-il pas été plus logique de dire que les avis devraient être envoyés après l'adoption du projet de loi?

M. Clair: Vous avez tout à fait raison

en principe, sauf qu'en pratique...

M. Ciaccia: J'ai de bons principes.

M. Bourbeau: C'est un homme de principes, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Je suis un homme de principes. Je perds toujours en pratique, cependant.

M. Clair: Alors, cela me fait beaucoup de peine de vous dire que vous avez tort en pratique. Je pensais vous faire plaisir en vous disant que vous aviez raison en principe.

M. Ciaccia: Cela fait dix ans que j'ai raison en principe.

M. Bourbeau: Vous avez du courage.

M. Ciaccia: Mais je ne lâcherai pas.

M. Clair: Cela va venir. M. le Président, c'est simplement qu'en ce qui concerne la CTCUM, notamment, elle s'est satisfaite d'avis qu'elle a reçus avant le dépôt du projet de loi de la part de certaines municipalités. Elle a déjà pris les dispositions pour s'assurer qu'elle sera en mesure de procéder sans que ses chauffeurs en soient affectés. Ce n'est pas le cas à la CTRSM de façon générale. Mais, même à la CTRSM, les municipalités ont donné leur avis; certaines l'ont peut-être fait aujourd'hui même ou hier ou il y a une semaine. C'est la raison pour laquelle on a voulu couvrir tant les cas de la CTCUM que les cas de la CTRSM.

M. Ciaccia: Mais s'il y a des difficultés, ce n'est pas avec la CTCUM. J'ai discuté avec la CTCUM et il ne semble pas y avoir de problèmes dans les questions de transition, de chauffeurs d'équipement, etc. Elle peut s'adapter au projet de loi sans aucun problème majeur. Mais les problèmes sont avec la CTRSM. N'aurait-il pas été plus équitable de donner au moins à la CTRSM 60 jours francs et nets jusqu'au 31 mars, pour éviter certains des problèmes que semble avoir soulevés mon collègue? Ce n'est pas trop onéreux pour les municipalités. On leur dit: Écoutez, il y a un problème spécial avec la CTRSM, on va prolonger le délai jusqu'au 31 mars à moins qu'il n'y ait des ententes signées avant le 31 mars.

Une voix: Je sais que vous préféreriez cela!

M. Ciaccia: Ce serait une protection minime, il me semble, à la CTRSM.

Le Président (M. Desbiens): On suspend

pour quelques secondes.

(Suspension de la séance à 21 h 46)

(Reprise de la séance à 21 h 57)

Le **Président (M. Desbiens)**: À l'ordre! La commission reprend ses travaux.

M. Clair: M. le Président, je voudrais qu'on revienne à l'article 89.1.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 89.1, M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je vais proposer que le deuxième alinéa de l'article 89.1 ne soit pas retenu, mais retiré, parce que ce qu'on cherchait à régler par le deuxième alinéa c'était de permettre à des municipalités de signifier, avant comme après l'adoption de la loi, leur désir de se retirer la CTRSM, mais que celle-ci puisse bénéficier d'un avis de 60 jours. Le problème pratique qui se présente c'est qu'il pourrait se produire, par exemple, que dans un corridor donné de transport une municipalité ait donné son avis avant l'adoption de la loi, une autre après, et que dans le même corridor de transport il y ait deux trois municipalités qui ont donné un avis et deux trois qui n'en ont pas donné, auquel cas la CTRSM serait tenue de fermer ses portes dans une municipalité, d'ouvrir ses portes dans l'autre, ceci changeant de jour en jour pendant une période de 60 jours. Si on biffe simplement le deuxième alinéa, c'est sûr que cela donne un pouvoir à la CTRSM de continuer jusqu'au 31 mars 1984 mais, par contre, j'ai des assurances morales de la part des représentants de la CTRSM, qui sont ici présents, que si elle juge qu'effectivement la majorité des municipalités ont signifié leur avis dans des délais raisonnables et qu'il y a quelqu'un d'autre qui est prêt à prendre la place, elle va elle-même se donner un délai d'environ 60 jours pour cesser le service et éviter ainsi qu'il y ait une interruption de service. Je pense qu'il vaut mieux qu'il y ait de très faibles quotes-parts pour quelques jours de plus pour quelques municipalités qui puissent être envoyées à ces municipalités que de risquer de désorganiser le service.

M. Ciaccia: Si on regarde les inconvénients, cela est vraiment en faveur de la CTRSM. C'est mieux de fixer une date jusqu'au 31 mars, le pire revient au pire, au moins les difficultés seraient plus graves pour la CTRSM et je pense qu'on va prendre sa parole...

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel

article 89.1 proposé par le ministre serait constitué du seul premier paragraphe de ce qu'il a lu il y a quelques minutes.

M. Clair: Exactement.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.

M. Clair: Article 89.2.

Le Président (M. Desbiens): Nouvel article 89.2.
(22 heures)

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: L'article 89.2... Est-ce que j'ai le bon texte? On a de nouveaux textes, des petits amendements de concordance. "L'article 82 ne s'applique pas à une municipalité dont le territoire est desservi, en vertu de l'article 89.1, par la Commission de transport de la rive sud de Montréal ou par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Cependant, lorsqu'une telle municipalité a signé un contrat en vertu de l'article 82 avec une telle commission de transport, l'article 89.1 ne s'applique pas."

M. Ciaccia: C'est limpide. L'article 82 prévoit une période allant jusqu'au 31 décembre 1984.

M. Clair: S'il y a un contrat, c'est le contrat qui prévaut et, s'il n'y a pas de contrat, ce sont les dispositions de 89.2 qui s'appliquent.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.

M. Clair: L'article 89.3.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 89.3.

M. Clair: "Malgré les articles 48 et 72, les articles 302 à 306 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et les articles 74a à 74d de la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal continuent d'avoir effet quant aux quotes-parts dues à une commission de transport avant l'abrogation de ces articles et quant aux quotes-parts qui peuvent être exigibles en vertu de l'article 89.1 de la présente loi. Le "présent" alinéa cesse d'avoir effet à compter de la date fixée par proclamation du gouvernement."

Le Président (M. Desbiens): Le premier aliéna.

M. Clair: Le premier alinéa, pardon, cesse d'avoir effet à compter de la date fixée par proclamation du gouvernement.

M. Bourbeau: Est-ce que cela veut dire que c'est dans le cas où on excède le premier janvier 1984...

M. Clair: Exact.

M. Bourbeau: ...qu'on fait quelques mois de plus?

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: C'est l'article qui prévoit que la CTRSM et la CTCUM peuvent envoyer des quotes-parts pour les trois premiers mois de l'année 1984.

M. Clair: Exact.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Clair: Autrement dit, c'est juste pour être bien sûr que le jour où le régime ancien cesse...

M. Ciaccia: ...jusqu'à ce moment.

M. Clair: ...il paie jusqu'à ce moment et c'est lorsque le nouveau régime commence qu'il cesse de payer.

Le Président (M. Desbiens): L'article 89.3 est adopté.

M. Clair: Oui, adopté.

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

M. Clair: Je voudrais revenir à l'article 8.

Le Président (M. Desbiens): L'article 8 qu'on a adopté... Est-ce qu'il y a consentement?

M. Clair: Si vous le permettez, avec le consentement de mon collègue, on pourrait le rouvrir. Plutôt de dire: et il peut fixer le montant ou le mode de la contribution financière, on dirait simplement: il peut établir sa contribution financière.

M. Ciaccia: Établir sa contribution financière.

M. Bourbeau: C'est le gouvernement, cela?

M. Clair: Oui. Je crois que de cette façon on atteint de façon plus claire l'objectif visé tantôt.

M. Bourbeau: De toute façon, on a voté contre l'article.

M. Ciaccia: On accepte l'amendement...

M. Clair: Mais vous votez...

M. Ciaccia: ...mais sur division l'article.

M. Clair: ...sur division l'article. Vous voyez, à l'avant-dernière ligne: et il peut établir...

Le Président (M. Desbiens): Cinquième ligne...

M. Clair: ...sa contribution financière.

Le Président (M. Desbiens): Et il peut... On enlève les mots: "fixer le mode de" et on les remplace par "établir".

M. Clair: Ce qui fait que cela se lit: "et il peut établir sa contribution financière".

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

M. Ciaccia: L'amendement est adopté et l'article sur division.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté et l'article 8, c'était sur division et c'est encore sur division.

M. Clair: Oui. Nous en sommes à l'article 90.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 90 est adopté?

M. Bourbeau: Est-ce qu'il a réglé ses chicanes entre les ministres?

M. Clair: Absolument pas, c'est conforme au corpus législatif du ministère des Transports et du ministère des Affaires municipales.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 90 est adopté. L'article 91?

M. Ciaccia: ...veut promouvoir les conflits entre les ministres.

M. Clair: Avant l'article 91, je proposerais le nouvel article 90.1 qui dirait: "Les articles 82, 83, 85 et 86.1 ont effet depuis le 16 novembre 1983. Les résolutions et les contrats se rapportant aux matières visées à ces articles, adoptés et conclus avant l'entrée en vigueur du présent article, sont réputés l'avoir été en vertu de ces

articles." C'est pour couvrir le cas de Candiac, les contrats signés avant l'entrée en vigueur de la loi. L'article 82 habilite les municipalités.

M. Ciaccia: D'accord pour l'article 82. Quant à l'article 83, c'est...

M. Clair: Les contrats ne doivent pas être...

M. Ciaccia: C'est similaire, d'accord. D'accord pour l'article 85. L'article 86.1...

M. Clair: C'était la délégation à une municipalité par une autre municipalité.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 90.1 est adopté?

M. Ciaccia: Je voudrais m'assurer que cela n'affecte pas l'article 89.1.

M. Clair: Non.

M. Ciaccia: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 90.1 est adopté. J'appelle l'article 91.

M. Clair: Aucun amendement, M. le Président.

M. Ciaccia: Même dans la loi sur les transports! C'est incroyable! Incroyable!

M. Bourbeau: C'est une maladie contagieuse.

M. Clair: C'est une disposition.

M. Ciaccia: Est-ce possible de dire plus que "sur division"?

M. Clair: Non, pas dans les circonstances.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division? L'article 91 est adopté sur division. Il y a un amendement à l'article 92?

Entrée en vigueur de la loi

M. Clair: Oui. Je propose que l'article 92 soit remplacé par le suivant: "La présente loi entre en vigueur le jour de sa sanction à l'exception des articles 38, 40, 46 à 48, 63, 65, 69 à 74 et 89 à 89.3 qui entreront en vigueur le 1er janvier 1984."

M. Ciaccia: Est-ce que vous ne pourriez pas faciliter nos travaux et éliminer l'article 92 en vous assurant de la sanctionner avant le 31 décembre? Non, parce que vous avez

déjà apporté des amendements pour le 16 novembre.

M. Clair: Il s'agit de la question de la fin de l'année des municipalités. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 92 est adopté. À l'annexe I...

Annexe

M. Clair: Je propose que l'annexe I soit adoptée sans que j'aie à faire l'énumération des municipalités.

Le Président (M. Desbiens): Il y a un amendement.

M. Clair: Il y a un amendement même là.

M. Ciaccia: Ajoutez quelque chose. Ne lisez pas tout l'article parce que je veux m'en aller.

M. Clair: M. le Président, je propose que l'annexe I de ce projet de loi soit modifiée par le remplacement des mots "Standbridge-Station (SD)" par les mots "Stanbridge-Station (SD)".

M. Ciaccia: Vous avez amené ce papillon après l'adoption de la loi 57. C'est ce qui vous permet d'avoir..

Le Président (M. Desbiens): Adopté? Est-ce que l'annexe I "municipalités au sens de la présente loi" est adoptée tel qu'amendée?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté tel qu'amendé. Avez-vous autre chose à ajouter?

M. Clair: Oui. Je voudrais faire une motion de renumérotation.

Le Président (M. Desbiens): D'accord, j'allais y venir.

M. Clair: Je propose donc que les articles de ce projet de loi soient renumérotés et, à cette fin, j'ai une liste à vous remettre.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que la motion de renumérotation est adoptée?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Les trois feuilles?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Ciaccia: Est-ce que le projet de loi tel qu'amendé est adopté?

Le Président (M. Desbiens): Le titre comme tel est adopté. Le titre des sections est-il adopté également?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le projet de loi 46 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Le projet de loi 46 est adopté tel qu'amendé sur division.

M. Clair: Avant de terminer les travaux, M. le Président, permettez-moi de remercier mes collègues ministériels qui ont participé à l'étude article par article de ce projet de loi. Je voudrais remercier également les fonctionnaires de mon ministère qui ont travaillé et continuent de travailler de très près avec les municipalités concernées par ce projet de loi; également, les gens de la CTRSM et de la CTCUM, qui nous ont grandement aidés et sur qui nous avons toujours pu compter dans la rédaction de ce projet de loi et ce sera le cas, nous en sommes convaincus, dans sa mise en oeuvre.

Finalement, vous me permettez de remercier mon collègue le critique en matière de transports, le député de Mont-Royal, d'avoir, par sa contribution positive aux travaux de cette commission, permis de bonifier le projet de loi, j'en suis convaincu. Il s'est livré à un travail sérieux, méthodique. C'était rafraîchissant pour le ministre des Transports d'avoir à travailler avec lui, habitué qu'il était à travailler avec le député de Laporte auparavant, qui, bien sûr, a apporté comme à l'habitude, sa contribution aux travaux de cette commission.

M. Ciaccia: M. le Président, je veux remercier mon collègue, le député de Laporte, pour l'aide qu'il m'a apportée et sa contribution à l'étude article par article. Je remercie le ministre pour les articles et les recommandations qu'il a acceptés. Je souhaite qu'en troisième lecture, le ministre réfléchisse sur les suggestions que nous lui avons faites et qu'il n'a pas acceptées. Je veux également remercier les membres de la CTRSM, les fonctionnaires et tous ceux qui

ont apporté l'aide et l'information dont nous avons besoin durant les travaux de la commission. Merci.

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

M. Bourbeau: Je veux simplement dire au ministre de ne pas se réjouir trop vite de la nomination d'un nouveau critique pour l'Opposition. Mon collègue le député de Mont-Royal a peut-être été aujourd'hui un peu plus tolérant à l'endroit du ministre, un peu plus doux que le député de Laporte; c'est parce qu'il le connaît moins que le député de Laporte. Mais, à la longue, le ministre va apprendre à connaître le député de Mont-Royal, M. le Président.

M. Clair: Je n'ai aucun doute, M. le Président, que je vais toujours pouvoir bénéficier non seulement de la coopération mais également de la vive coopération du député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Très vive, très vive.

Le Président (M. Desbiens): La commission des transports a rempli le mandat qui lui a été confié par l'Assemblée, qui était l'étude du projet de loi 46. Je remercie tous les membres de la commission de leur collaboration; je demanderais au rapporteur de faire rapport à l'Assemblée nationale.

Avant d'entreprendre l'étude du projet de loi 47, nous allons suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 13)

(Reprise de la séance à 22 h 25)

Projet de loi 47

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

La commission des transports reprend ses travaux pour exécuter le mandat de l'Assemblée nationale d'étudier article par article le projet de loi 47, Loi sur le transport par taxi. Nous étions à l'article 110.

Les membres de la commission sont: M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Lachance (Bellechasse), M. Léger (Lafontaine), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Rodrigue (Vimont) et 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. de Bellefeuille (Deux-Montagnes), M. Gauthier (Roberval), M. Houde (Berthier) et M. Perron (Duplessis).

J'appelle l'article 110.

M. Bissonnet: N'y avait-il pas des choses en suspens la dernière fois, M. le Président?

M. Clair: Oui, il y en avait.

M. Bissonnet: Le ministre nous a dit qu'il était supposé parler au Conseil des ministres. Je ne sais pas s'il a eu le temps de le faire.

M. Clair: M. le Président, c'était ce qui concerne le pouvoir pour les concessions.

M. Bissonnet: Sur les concessions.

M. Clair: Oui. C'est à l'article 60.

Le Président (M. Desbiens): Vous aviez parlé là-dessus, sauf que cela avait été adopté tel qu'amendé sur division.

M. Clair: Oui, mais on avait convenu d'y revenir, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): D'accord.

Règlements du gouvernement (suite)

M. Clair: Je propose que l'article 60 soit modifié par l'insertion, après le paragraphe 6 du premier alinéa, du paragraphe suivant: "6.1. Établir les conditions ou les restrictions relatives à l'accès des taxis en poste d'attente ou à la concession d'un tel poste sur les immeubles des établissements publics qu'il détermine."

Le Président (M. Desbiens): Vous ajoutez un nouvel alinéa. Est-ce cela?

M. Clair: C'est cela, 6.1.

Le Président (M. Desbiens): Alors, sur consentement donc...

M. Bissonnet: Étant donné que c'est un pouvoir réglementaire du gouvernement, quand pensez-vous, M. le ministre, réglementer dans ce domaine?

M. Clair: Dès que l'enquête que nous avons l'intention de mener auprès des hôpitaux, des cégeps et universités sera terminée, nous verrons dans quelle mesure il y a lieu d'intervenir sur les concessions existantes ou sur les concessions futures.

M. Bissonnet: Cela pourrait prendre combien de temps?

M. Clair: Je ne pourrais pas préciser à ce moment-ci. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'après avoir fait un contact avec le ministère des Affaires sociales, cette question est apparue effectivement beaucoup plus complexe qu'on le pense au premier abord puisque dans bien des cas il y a également, semble-t-il, des téléphones directs à une association de services plutôt qu'à une autre. Il y a également des postes qui sont physiquement sur les lieux, sur la propriété des hôpitaux ou centres d'accueil ou autres. Alors, je pense que l'inventaire sera long à dresser afin d'être sûr qu'on ne s'attaque pas aux droits acquis et que ce que l'on fera va améliorer la situation et non pas la détériorer.

M. Bissonnet: De toute façon, le ministre des Affaires sociales est très au courant de la demande que nous faisons.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel alinéa 6.1 de l'article 60 est-il adopté?

M. Bissonnet: Il est adopté quant à cet article spécifique.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 60 dans son ensemble est toujours adopté tel qu'amendé sur division. Est-ce cela?

M. Clair: À ma connaissance, M. le Président, à moins que le Secrétariat des commissions vous indique qu'il en est autrement, je ne pense pas qu'il y ait d'autres articles en suspens.
(22 h 30)

Dispositions diverses (suite)

M. Bissonnet: Nous sommes à l'article 110.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 110 est adopté. J'appelle l'article 111.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 111 est adopté. J'appelle l'article 112.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 112 est adopté. J'appelle l'article 113.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): L'article 113 est adopté.

M. Clair: ...après l'article 113, je propose l'addition de l'article 113.1 qui se lirait comme suit...

M. Bissonnet: Est-ce qu'on va adopter l'article 113 au préalable?

Le Président (M. Desbiens): Oui, il a été adopté.

M. Bissonnet: Cela va. Vous pouvez y aller, M. le ministre.

M. Clair: L'article 113.1 se lirait comme suit: "Pour les fins de l'exécution et pour la durée d'un contrat conclu avant le 16 novembre 1983 avec une municipalité ou un organisme public de transport pour assurer le transport d'une personne handicapée, la présente loi ne s'applique pas aux transporteurs liés par ce contrat."

M. Bissonnet: Avez-vous des exemples à nous apporter pour démontrer pourquoi il faudrait ajouter cet article 113.1? Quel cas cela pourrait-il toucher, M. le ministre? Cela ne vient-il pas en dérogation de l'article 2, paragraphe 2, tel qu'il est stipulé?

M. Clair: Il s'agit simplement de trois cas: à Pabos, en Gaspésie...

M. Bissonnet: ...à Pabos...

M. Clair: ...Pabos en Gaspésie, à la CTCRO et à la CTRSM, il y a des véhicules qui sont présentement sous contrat pour du transport de personnes handicapées qui ne sont pas des permis de taxi. On leur permet donc de pouvoir terminer l'échéance de leur contrat, mais elles ne pourront le renouveler puisque cela devra être exclusivement des taxis qui pourront exploiter par la suite. Mais on leur permet de terminer leur contrat.

M. Bissonnet: Est-ce que cela limite l'expérience vécue actuellement à la CTCUM relativement au transport des personnes handicapées? Évidemment, ce n'est pas un contrat, c'est la CTCUM elle-même qui exploite ce service?

M. Clair: Oui, cela ne touche pas cela.

M. Bissonnet: C'est la même chose dans les autres commissions de transport?

M. Clair: C'est exact. Il n'y a que trois cas qui sont visés, soit des véhicules automobiles non immatriculés comme les

taxis et qui servent au transport adapté...

M. Bissonnet: Autrement dit, comme pour la CTRSM.

M. Clair: CTRSM, CTCRO et Pabos.

M. Bissonnet: La CTRSM ne fonctionne pas avec des minibus de la commission, mais avec des autos privées.

M. Clair: Elle a les deux; elle a des minibus, mais également des automobiles régulières qui ne sont pas des détenteurs de permis de taxi...

M. Bissonnet: ...qui n'ont aucun permis...

M. Clair: ...qui n'ont aucun permis. On leur permet donc de terminer leur contrat, mais, dorénavant, une fois les contrats expirés, cela devra être des permis de taxi lorsqu'il y a du transport adapté avec des véhicules automobiles.

M. Bissonnet: Savez-vous si ce sont des contrats à long terme ou si ce sont des contrats qui...

M. Clair: Il y aurait sept véhicules qui seraient dans cette situation pour...

M. Bissonnet: Est-ce que ce sont des contrats qui vont se terminer dans de courts délais ou dans des délais lointains? Mais disons que ce n'est pas plus de deux ans pour résumer?

M. Clair: Non, non, pas plus de deux ans.

M. Bissonnet: Parfait! Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Voulez-vous me passer la copie s'il vous plaît? Le nouvel article 113.1 est adopté. Article 114?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 114 est adopté. Article 115?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 115 est adopté. Article 116?

M. Clair: À l'article 116, je propose que le premier et le deuxième alinéas de cet article soient remplacés par ce qui suit: 116

"Aucune convention collective entre un organisme public de transport et ses salariés ne peut restreindre le pouvoir de l'organisme de contracter pour assurer le fonctionnement d'un service spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées ou pour organiser un transport collectif par taxi.

"Toutefois, aucun salarié régulier visé par une convention collective contenant pareille restriction ou pouvoir de contracter d'un organisme public de transport ne peut être licencié ni mis à pied par cet organisme à cause de la conclusion d'un contrat pour l'organisation d'un transport collectif par taxi, sauf s'il s'agit d'un service spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées."

M. Bissonnet: Au deuxième paragraphe, on ne parle pas du transport collectif, vous faites simplement référence au transport collectif et non au transport pour service de personnes handicapées, c'est cela?

M. Clair: C'est exact. Autrement dit, un salarié n'aurait pas droit de grief sur la base d'une prétention...

M. Bissonnet: Mais, disons, par exemple, qu'à la CUM, où le transport se fait actuellement pour les handicapés par la CUM elle-même, si la CUM décide de changer d'orientation et de confier ce transport de service spécialisé à l'industrie du taxi, on fait une référence spécifique au transport collectif, mais on n'en fait pas dans le cas de la CUM au transport de personnes handicapées.

M. Clair: C'est le contraire. On fait référence spécifique au transport...

M. Bissonnet: C'est-à-dire qu'au transport de personnes handicapées, la CUM le fait actuellement.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Si elle décide, dans un mois, de ne plus le faire, de le confier à l'industrie du taxi...

M. Clair: Elle peut le faire.

M. Bissonnet: ...elle peut le faire, mais à ce moment-là, vous donnez un privilège aux employés en ce qui a trait au transport collectif, mais vous ne le donnez pas en ce qui a trait au transport spécialisé de personnes handicapées.

M. Clair: C'est exact, on peut interpréter cela ainsi, un privilège cela entend...

M. Bissonnet: C'est-à-dire que là,

actuellement, si la CUM décide de faire une expérience pilote ou si elle décide de s'implanter sur une dizaine de lignes, ce qui occasionnerait peut-être le déplacement d'une cinquantaine d'employés, à ce moment, en vertu de l'article 116, les employés ne pourront en aucun cas en subir les préjudices. Mais, si la CUM décide de réorienter son transport en commun de service pour personnes handicapées et le confie à l'industrie privée, soit l'industrie du taxi, tel que spécifié par la loi, les employés qui oeuvrent dans ce domaine, n'auront pas les mêmes privilèges que les autres auraient dans le domaine du transport collectif.

M. Clair: Théoriquement, ce que vous dites est tout à fait exact, maintenant en pratique...

M. Bissonnet: Cela peut être autre chose, mais...

M. Clair: ...mais en pratique les informations dont je dispose ne permettent pas de penser que la CTCUM procéderait effectivement à des mises à pied dans son service de transport adapté.

M. Bissonnet: Pourquoi ne pas le prévoir?

M. Clair: Exactement, mais pourquoi ne pas le prévoir. On a prévu...

M. Bissonnet: Mais vous ne le prévoyez...

M. Clair: ...qu'au cas où...

M. Bissonnet: Vous le prévoyez dans le transport collectif, mais non dans le transport pour handicapés.

M. Clair: C'est le contraire. Ce que l'article 116 vient faire, c'est faire en sorte que si la CTCUM décide de confier à des taxis l'organisation d'un service spécial de transport pour personnes handicapées...

M. Bissonnet: Non, non...

M. Clair: ...par taxi, les travailleurs de la CTCUM ne peuvent pas faire de grief sur cette question-là, s'il y a un congédiement ou s'ils prétendent qu'il y a eu un congédiement.

M. Bissonnet: C'est-à-dire que dans le premier paragraphe, on traite très bien du transport collectif, il n'y a pas de problème. Dans le deuxième paragraphe, on touche à l'organisation d'un transport collectif par taxi, sauf, et là on enlève tout le champ de la compétence qui est de la CUM actuellement, sauf qu'il s'agit d'un service

spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées. Ils n'ont pas de privilège, c'est un transport pour les personnes handicapées qu'ils occupent actuellement. Ils sont dans ce champ de compétence.

M. Clair: On enlève l'exclusivité de la desserte. On enlève l'exclusivité qui était celle de la CTCUM, de ses chauffeurs et employés à l'égard du service de transport adapté.

M. Bissonnet: Non.

M. Clair: Oui, c'est ce qu'on fait. Lisons l'article ensemble.

M. Bissonnet: Allez-y lentement.

M. Clair: "Aucune convention collective entre un organisme public de transport et ses salariés ne peut restreindre le pouvoir d'un organisme de contracter pour assurer le fonctionnement d'un service spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées ou pour organiser un transport collectif par taxi."

M. Bissonnet: C'est correct. Là, actuellement, ils sont sur le même pied tous les deux.

M. Clair: Exact. On dit, au deuxième alinéa: "Toutefois, aucun salarié régulier visé par une convention collective contenant une pareille restriction au pouvoir de contracter d'un organisme public de transport, ne peut être licencié ni mis à pied par cet organisme à cause de la conclusion d'un contrat pour l'organisation d'un transport collectif par taxi."

M. Bissonnet: Je vous arrête là. Il n'y a pas de problème, dans le transport collectif, si la CUM décide de s'orienter vers le transport collectif par taxi, les employés sont protégés, sauf que...

M. Clair: Sauf...

M. Bissonnet: ...là, si la CUM décide de retourner à l'industrie du taxi, alors ses employés ne sont plus protégés.

M. Clair: Exact.

M. Bissonnet: Adopté sur division.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté sur division.

M. Bissonnet: On se trouve à faire deux catégories d'employés dans cet article, alors que ceux qui sont actuellement protégés par la convention collective ne deviennent plus

protégés et ceux qui ne sont pas protégés, parce que le champ n'existe pas, le sont.

M. Clair: Oui, mais attendez un peu. Par contre, le premier alinéa dit qu'une convention collective...

M. Bissonnet: Il peut avoir des problèmes avec cela.

M. Clair: ...ne peut restreindre ce pouvoir.

M. Bissonnet: Je ne parle pas de "ne peut restreindre ce pouvoir". À ce moment, on va parler de l'intention du législateur, et l'intention du législateur telle qu'on le verra au journal des Débats, c'est qu'il y a deux catégories d'employés qu'on touche et c'est dangereux.

M. Clair: Le premier alinéa ne crée pas deux catégories d'employés.

M. Bissonnet: Non, non, le deuxième le fait, c'est cela.

M. Clair: C'est le deuxième alinéa qui vient mettre à l'abri de griefs éventuels, qui pourraient être soulevés par un salarié, l'organisation du service de transport adapté. C'est ce que cela vient faire.

M. Bissonnet: Non, non. Le deuxième alinéa, c'est qu'on l'enlève complètement du champ. Si la CUM décide demain matin - elle en a le droit en vertu du premier paragraphe - de donner le service des personnes handicapées à l'industrie du taxi, tous les chauffeurs qui sont dans le service adapté, évidemment, on peut conclure que la CUM va les replacer sur des autobus ordinaires parce qu'ils étaient là, mais en pratique c'est cela qui devrait arriver. Mais en principe il pourrait arriver autre chose.

M. Clair: En principe oui.

M. Bissonnet: Il pourrait arriver autre chose, et c'est pour cela que vous enlevez cette protection aux salariés de la convention collective, à ceux qui oeuvrent maintenant déjà dans ce service de transport spécialisé.

M. Clair: Mais cela ne vient pas modifier cependant les clauses d'ancienneté de la CTCUM, de l'affectation des chauffeurs, etc.

M. Bissonnet: Je ne parle pas de cela. Je suis devant un texte et je me tiens littéralement au texte où on distingue deux catégories d'employés au cas... on donne une protection pour les transports collectifs, je suis bien d'accord avec cela. Cela va être

des discussions où le syndicat des chauffeurs d'autobus pourrait s'opposer au niveau de la CUM si elle opte pour le champ de compétence qu'on veut lui donner par le projet de loi. À ce moment, ce serait un motif pour lui de s'opposer à ce transfert de compétence. Par contre on protège les employés et les salariés à ce niveau. Toutefois au niveau du transport pour handicapés, il n'y aucune protection. Alors qu'ils sont déjà protégés par la convention collective et par un projet de loi, on veut leur enlever cette protection.

M. Clair: Il faut bien dire que les conventions collectives dans deux grandes commissions de transport sont actuellement expirées, soient celles de la CTL et de la CTRSM et que celle de la CTCUM expire le 11 janvier prochain.

M. Bissonnet: En enlevant le mot "sauf" on évite toute cette problématique qui pourrait arriver. C'est tout simplement cela. Vous savez qu'en ce qui concerne la CUM, quand il y a des négociations collectives, ce n'est pas un cadeau, vous le savez très bien. On leur met une difficulté nouvelle qu'ils n'ont pas présentement à l'intérieur de leur convention collective. C'est dans ce sens; c'est une proposition très positive que je vous fais sur cela. En regardant rapidement ce texte, comme cela, j'en arrive à cette conclusion.

M. Clair: Cela ne crée pas deux types d'employés à la CTCUM.

M. Bissonnet: Cela crée deux privilèges différents.

M. Clair: Cela crée deux situations différentes.

M. Bissonnet: Cela crée un privilège à un type qui oeuvre dans ce domaine depuis trois ou quatre ans. Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Je comprends, M. le ministre que le troisième paragraphe demeure à l'article 116.

M. Clair: Le troisième paragraphe demeure.

M. Bissonnet: Pensez-y, pensez-y.

Le Président (M. Desbiens): L'article 116 est adopté tel qu'amendé, sur division.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Article 117?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 118?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 119?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 120?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Article 121?

M. Clair: J'ai un amendement à l'article 121. Je propose que l'article 121 soit remplacé par le suivant: La présente loi entre en vigueur le...

M. Bissonnet: Juste une minute... L'article 120 est adopté sur division.

Le Président (M. Desbiens): L'article 120 est adopté sur division.

M. Clair: L'article 121 est remplacé par l'article suivant: "La présente loi entre en vigueur le (inscrire ici la date de sanction de la présente loi)."

Le Président (M. Desbiens): Vous avez une copie.

M. Bissonnet: Pouvez-vous nous expliquer le changement? C'est simplement que la procédure habituelle est comme à l'article 121 mais c'est peut-être changé.

M. Clair: Ce qu'on veut faire, c'est que la loi entre en vigueur le jour de la sanction. Maintenant, aux fins de la refonte des lois, on n'indique plus: "entre en vigueur le jour de sa sanction, mais "entre en vigueur le", et la parenthèse, afin que lorsque la loi a dix ou douze ans on n'ait pas à faire de recherche à la Gazette officielle pour savoir quand elle a été sanctionnée et quand elle est entrée en vigueur.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'il y a d'autres modifications?

M. Clair: M. le Président....

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que la table des matières est adoptée?

M. Bissonnet: C'est adopté sur division. Nous, de l'Opposition, réservons nos commentaires lors de l'étude de ce projet de loi en troisième lecture.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le titre du projet de loi est tel quel?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Les chapitres, sections et sous-sections sont adoptés tel qu'amendés s'il y a lieu?

M. Bissonnet: Je pense qu'il n'y a pas eu d'amendements.

M. Clair: Oui, il y a eu des amendements.

Le Président (M. Desbiens): Oui, alors, c'est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Également, est-ce que vous faites une motion pour la renumérotation?

M. Clair: Oui, alors je voudrais, M. le Président, faire motion pour que, à la suite des modifications apportées au projet de loi par la présente commission, il y ait renumérotation du projet de loi et pour que soient faits, en conséquence, tous les changements de concordance ou toutes les modifications relatives aux renvois qui seront nécessaires.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): La motion de renumérotation est adoptée. Il y aura une petite correction dans les notes explicatives, en haut, deuxième ligne, au lieu de "en parmettant", ce sera "en permettant".

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: C'est toujours mieux de "permettre" que de "parmettre".

Le Président (M. Desbiens): Le projet de loi 47 est adopté tel qu'amendé, sur division?

M. Bissonnet: Sur division, et nous réservons nos commentaires lors de l'étude de ce projet de loi en troisième lecture.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. La commission des transports a rempli le mandat qui lui a été confié par l'Assemblée nationale. Je remercie les membres de leur collaboration et la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 46)