



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le jeudi 24 mars 2016 — Vol. 44 N° 57**

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant  
l'organisation et la gouvernance du transport collectif  
dans la région métropolitaine de Montréal (9)

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
**[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente des transports et de l'environnement**

**Le jeudi 24 mars 2016 — Vol. 44 N° 57**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust  
Mme Martine Ouellet  
M. André Villeneuve  
M. Mathieu Lemay  
M. Claude Surprenant

- \* Mme Nathalie Bacon, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- \* M. Sylvain Sauvé, idem
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 24 mars 2016 — Vol. 44 N° 57

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation  
et la gouvernance du transport collectif dans  
la région métropolitaine de Montréal (9)**

*(Onze heures trente et une minutes)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Plante (Maskinongé) sera remplacé par M. Morin (Côte-du-Sud); Mme Vallières (Richmond), par M. St-Denis (Argenteuil); et M. Traversy (Terrebonne), par M. Villeneuve (Berthier).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, mardi dernier, nous avons convenu de faire une discussion générale sur le transport adapté, ce qui, par conséquent, a suspendu l'étude de l'article 1 introduit par l'article 4, qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Je crois que, dans un premier temps, M. le ministre aura certains documents à distribuer aux membres. Pour la suite, il faut décider soit de poursuivre la discussion, ou de revenir à l'article 1, ou de procéder à l'étude de tout autre article. M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Daoust :** Merci, M. le Président. Alors, écoutez, on s'est engagés à fournir certains documents. L'information demandée est complète. Dans ça, il y a eu certaines révisions de documents. Et, s'il y a des chiffres ou autre qu'on aimerait avoir sans qu'on les dépose... Parce qu'il y a une question de validation dans ça puis de transparence. Moi, je n'ai pas de problème à montrer le tableau. Mais ce qu'on s'est engagés à distribuer, on va le distribuer. Puis, s'il y a d'autres informations plus pointues que vous voulez avoir, vous nous les demanderez. Alors, je les donne simplement pour distribution, M. le Président. On va commencer avec ça.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Daoust :** Dans un deuxième temps, il y a des décisions qui doivent être prises par le gouvernement relativement à certains amendements qui pourraient être apportés au projet de loi. La proposition que nous faisons à nos collègues, ce serait de continuer l'étude du projet de loi, tout au moins de la compréhension de l'article par article, quitte à les approuver par la suite en bloc. Quand les autres décisions seront rendues, à ce moment-là on sera en mesure de procéder très, très, très rapidement. Alors, c'est la proposition que je fais, M. le Président, à mes collègues.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Bien, je suis d'accord à ce qu'on puisse commencer à étudier les articles puis qu'on en discute. Toutefois, étant donné que ma... on ne peut pas avoir les amendements — et je comprends pourquoi, là, je respecte ça — je souhaiterais qu'on ne les adopte pas, donc, après la discussion, qu'on les suspende. Mais, vous me permettez... je ne ferais pas une adoption en bloc par la suite, je ferais une adoption un à un. Parce que, en fonction des amendements qui nous seront déposés, peut-être qu'il y aura besoin des ajustements que je ne peux pas prévoir aujourd'hui, mais de les passer. Et, en principe, s'il n'y a pas de surprise, ça devrait aller assez rapidement, là. Vous allez appeler chacun des articles, et on va les adopter... ce qui aura été discuté.

Donc, c'est ce que je vous propose, là, comme mode de fonctionnement, ce qui nous permettrait aujourd'hui d'avancer. Et les discussions qu'on fera aujourd'hui, ce sera tout le temps gagné suite, là, après ça, au dépôt des amendements.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que cette proposition-là de Mme la députée de Vachon et qui complète celle du ministre est assez claire?

**Une voix :** Oui, tout à fait.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'on a un consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. Alors, nous allons procéder comme ça. Et, autrement dit, quand on voudra passer à un article suivant, on demandera le consentement pour suspendre l'article qu'on vient de regarder. Ça marche? Donc, nous commençons donc par l'article 1, parce qu'on est toujours à l'article 1. Est-ce qu'on passe déjà à la suspension de cet article-là ou...

**Mme Ouellet :** Tout à fait.

**Une voix :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors donc, j'ai consentement pour suspendre l'article 1. Nous passons à l'article 2. M. le ministre.

**M. Daoust :** «2. Les biens du réseau font partie du domaine municipal, mais l'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens.

«Le réseau n'engage que lui-même lorsqu'il agit en son nom.»

Et le commentaire que nous faisons, c'est que l'article 2 de la loi précise que le réseau possède un patrimoine propre et que les biens le composant sont susceptibles d'exécution. La disposition est identique à celle qu'on retrouve dans la loi constitutive d'autres organismes publics.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des commentaires ou des interventions sur l'article 2? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. C'est écrit en langage très juridique, donc j'aimerais ça qu'on nous explique, là, peut-être avec des exemples, là, ce que ça veut dire dans le concret, là.

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bacon? Est-ce que j'ai consentement pour entendre Mme Bacon? Il y a consentement. Est-ce que vous voulez vous nommer, même si je vous ai appelée, puis nous dire votre titre?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, Nathalie Bacon, Direction des affaires juridiques.

Alors, l'article est identique à celui qu'on a adopté pour l'autorité. Si vous voulez une précision pour le langage juridique, alors les biens du réseau font partie du domaine municipal, c'est ce qu'on appelle le domaine public. Alors, vous avez le domaine municipal public et le domaine de l'État, qui rassemble tous les biens du domaine public.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Là, on peut-u juste... Parce qu'on a l'autorité, le train, là, actuellement, je ne me rappelle plus, est-ce qu'il appartenait à l'autorité ou la... Non?

**Mme Bacon (Nathalie) :** À l'agence, à l'AMT.

**Mme Ouellet :** Oui, mais là, avec les nouvelles structures, ce ne sera plus l'AMT, là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Avec la nouvelle structure, c'est au réseau.

**Mme Ouellet :** Donc, le train ferait partie du domaine municipal?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Exactement, domaine public municipal.

**Mme Ouellet :** O.K. Et actuellement il fait partie du domaine public...

**Mme Bacon (Nathalie) :** De l'État.

**Mme Ouellet :** ...de l'État. Et ça a quoi, comme conséquence, des changements comme ceux-là?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Ça n'a aucune conséquence dans la mesure que c'est du domaine public dans les deux cas, mais vous avez le domaine public municipal d'une part puis étatique d'autre part.

**Mme Ouellet :** Et comment un bien peut-il être d'un domaine public municipal lorsqu'il traverse les territoires des municipalités? Donc, à ce moment-là, ça ne peut pas être attribué à une seule municipalité. Comment, juridiquement, on peut attribuer ça à l'ensemble des municipalités? Est-ce que ça veut dire que les dettes qui viennent avec le train appartiennent aux municipalités qui sont solidairement et conjointement responsables? Comment ça fonctionne? C'est quoi, les implications?

**Une voix :** ...

**Mme Bacon (Nathalie) :** Non, j'ai la réponse. On a un article plus loin, la même chose qu'on avait pour l'autorité, que l'ensemble des municipalités présentes sur le territoire du réseau cautionnent les obligations du réseau. Alors, ça, c'est un autre article plus loin.

**Mme Ouellet :** Donc, ça va être une infrastructure qui va être la propriété de l'ensemble des municipalités, conjointement et solidairement?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, ça va être une infrastructure qui va être la propriété du réseau. Alors, le réseau est une entité, donc la propriété du réseau, ça fait partie du domaine public municipal comme tous les biens des municipalités font partie du domaine public municipal. Alors, il n'y a pas de problème ici.

**Mme Ouellet :** Et on est obligés de le mettre «partie du domaine municipal» au lieu de laisser «du domaine de l'État». Pourquoi donc?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, le souci était une précision, puisque nous voulions nous assurer qu'il s'agisse du... que ça ne se fasse pas partie du périmètre comptable du gouvernement, donc pour clarifier le domaine public municipal.

**Mme Ouellet :** Et peut-être juste nous rappeler, les biens qui feront partie du réseau par rapport à ceux qui faisaient partie de l'autorité, quand vous dites «les biens du réseau», ces biens-là, là, on parle du train, on parle des gares, j'imagine?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Tu peux y aller. C'est du détail.

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. Sauvé pourrait répondre en détail.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Alors, est-ce que j'ai le consentement pour donner la parole à M. Sauvé?

**Une voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. M. Sauvé, voulez-vous, pour la première fois, vous nommer et nous dire votre titre?

• (11 h 40) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, Sylvain Sauvé, je suis économiste au ministère des Transports du Québec.

Donc, pour répondre à la question de la députée, effectivement, parmi les actifs de l'AMT actuellement, les principaux actifs sont les trains, et les trains deviendront propriété du réseau. Le réseau pourrait hériter de certains autres équipements afférents aux trains, donc les gares, les stationnements incitatifs qui sont en bordure des six lignes de train. Il pourrait également y avoir certains terminus qui sont utilisés uniquement par un seul transporteur, donc un seul exploitant, donc, par exemple, le Réseau de transport métropolitain. Si on a un terminus qui sert uniquement au Réseau de transport métropolitain, il pourrait être possible que cet équipement-là soit transféré au réseau plutôt qu'à l'autorité. Donc, parmi les équipements de l'AMT actuellement, on a un ensemble d'équipements qui sont des terminus, des stationnements incitatifs et les lignes de train. Donc, il va y avoir une attribution de ces équipements-là aux deux nouvelles entités qui vont être créées, et le réseau va hériter de la majorité des actifs qui sont actuellement sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport.

**Mme Ouellet :** Et j'imagine que le réseau va hériter aussi de tous les actifs des CIT. Donc, tout ce qui est abribus, tout ce qui est... j'imagine, c'est le réseau qui va hériter de ces actifs-là?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, effectivement, c'est le réseau qui héritera des actifs. Vous avez nommé les abribus. Il y a également certains équipements de perception qui sont à bord des véhicules. Les CIT donnent le service à contrat à des transporteurs privés. Ils ne sont donc pas propriétaires de la flotte d'autobus, mais ils sont propriétaires des équipements de perception pour lire les titres de transport à bord des autobus. Donc, ces équipements-là feront partie du transfert d'actifs dont va hériter le Réseau de transport métropolitain.

**Mme Ouellet :** Et je ne crois pas que ce soit le cas, mais, si par exemple il y avait une volonté, pour une raison ou pour une autre, pour un circuit d'avoir une propriété d'autobus plutôt que le donner par contrat, est-ce que ce sera possible ou ce n'est pas possible? Est-ce que le réseau pourrait devenir propriétaire d'autobus?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, ce n'est pas exclu. Du côté du réseau, il y aura la possibilité de faire le choix entre donner des contrats à des transporteurs privés ou exploiter en régie. Donc, c'est le réseau qui fera le choix au meilleur intérêt des contribuables qui seront desservis par le réseau.

**Mme Ouellet :** O.K.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 2? Alors, nous allons suspendre, avec votre consentement, l'article 2, et, M. le ministre, nous passons à l'article 3.

**M. Daoust :** «3. Le territoire du réseau est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.»

Disposition qui fixe le territoire sur lequel le réseau accomplira sa mission. Le territoire est identique à celui prévu dans l'actuelle Agence métropolitaine de transport, qui est aussi celui de l'Autorité régionale de transport métropolitain constituée par la présente loi.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 3? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Un peu de façon semblable à ce que nous avons fait pour l'autorité, donc, pour les informations, je pense que ce serait important que ça ne soit pas juste à la *Gazette officielle du Québec*, mais aussi qu'il le publie sur son site Internet, là.

Ça fait qu'on travaille tout de suite un amendement ou on vous le laisse, puis ça sera déposé avec les autres, là.

**Une voix :** Ce n'est pas un amendement qu'on avait fait à la...

**Mme Ouellet :** Non, je le sais, on ne l'avait pas fait. C'est un nouvel article, là. Mais c'est semblable un peu à ce qu'on avait travaillé sur le réseau, où, un ensemble d'informations, on demandait que ce soit disponible, là, sur le site Internet, là.

**M. Daoust :** À 4, hein, on peut couvrir ça. C'est au point...

**Mme Ouellet :** 4? Parce qu'on dit : «Le réseau publie à la *Gazette officielle du Québec* un avis...»

**M. Daoust :** Non, non, mais là, c'est parce qu'on vient de faire 3, là, je viens de lire 3.

**Mme Ouellet :** O.K., je me suis trompée, j'étais rendue à 4. Désolée.

**M. Daoust :** O.K.

**Le Président (M. Reid) :** Je sentais un regard d'incompréhension mutuelle. Alors, l'article 3, il n'y a pas d'interventions sur l'article? Oui, M. le député? Non. L'article 3, il n'y a pas d'intervention. Alors, avec votre consentement, je suspends l'article 3. M. le ministre, l'article 4.

**M. Daoust :** «4. Le siège du réseau est situé à l'endroit qu'il détermine sur son territoire.

«Le réseau publie à la *Gazette officielle du Québec* un avis de la situation de son siège et de tout changement dont celui-ci fait l'objet.»

L'article 4 de la loi introduit une disposition concernant la fixation du siège social du réseau ainsi que la voie de publication... du lieu précis de son emplacement. Là, je comprends, M. le Président, que ma collègue veut moderniser un peu le processus d'affichage. On avait déjà fait ça, hein?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, on ne l'avait pas fait pour l'article de la loi sur l'autorité, on avait rajouté Internet à plein d'autres endroits. On a préparé les amendements pour Internet à plein d'autres endroits. Mais, en ce qui concerne l'avis du siège social, cet article-là de la loi sur l'autorité avait demeuré tel quel. Alors, l'intervention pour... C'est à votre guise.

**M. Daoust :** Mais, en soi, là, on est capables d'apporter... Quand on finalisera la loi, on apportera le correctif ou l'amendement, si vous voulez, pas le correctif.

**Le Président (M. Reid) :** Donc, on s'entend que les amendements arriveront lorsqu'on étudiera de façon finale cette partie-là?

**Une voix :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, est-ce qu'on peut passer... Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Alors, avec votre consentement, je suspends l'article 4, et nous passons à l'article 5. M. le ministre.

**M. Daoust :** Alors, dans les responsabilités générales, l'article 5 :

«5. Le Réseau exploite une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées.

«Le réseau a compétence exclusive pour exploiter, sur son territoire, une entreprise de services de transport collectif par trains de banlieue.



«Le réseau exerce ses compétences sur tout ou [en] partie de son territoire, ou hors de celui-ci, selon ce que détermine la présente loi ou toute entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain», et on indiquera, bien sûr l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui va édicter la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Enfin, l'article 5 de la loi énonce les responsabilités générales du réseau, confère à ce dernier aussi la compétence exclusive en matière d'exploitation de trains de banlieue, précise le territoire d'application pour chacune de ces responsabilités.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 5? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, juste pour être sûre de bien comprendre, là. «Le réseau exploite une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées.» Donc, il l'exploite soit par des contrats de sous-traitance, soit il aurait la liberté de pouvoir aussi le faire en régie avec des autobus qui lui appartiennent. Et pourquoi est-ce que, du côté des trains, on parle de compétence exclusive, mais qu'on ne parle pas de compétence exclusive pour les autobus?

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Pour répondre à la première partie de votre question, oui, effectivement, le réseau va pouvoir soit donner des contrats soit exploiter en régie certains services en transport en commun. Les transports en commun réguliers par autobus actuellement, c'est... la totalité des services sont rendus par contrat. En transport adapté, on a vu il y a deux jours qu'il y avait une mixité de modes d'exploitation, là. Parfois, c'est en régie avec des minibus, parfois, c'est à contrat avec des minibus. Il y a également du taxi adapté. Donc, le réseau pourra avoir plusieurs formules.

Pour ce qui est de la compétence exclusive, je crois que je laisserais Me Bacon expliquer la raison pour laquelle c'est libellé différemment. Pour les trains, l'exclusivité existait dans la loi sur l'AMT. Mais ici, pour les services d'autobus, là, il y a peut-être une raison juridique qui m'échappe.

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bacon.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. M. Sauvé a très bien expliqué la situation. En fait, c'est un article attributif de compétence. Le mot «exclusivité» était important pour le train de banlieue, parce qu'il n'y a aucun autre organisme public présent sur le territoire de l'autorité qui peut faire le train de banlieue à la grandeur du territoire de l'autorité. Donc, c'est juste par rapport à la grandeur du territoire de l'autorité.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** O.K. C'est parce que c'est à la grandeur du territoire de l'autorité sur son territoire. Le territoire du réseau, c'est parce que ce n'est pas exactement le même territoire que l'autorité?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, le territoire du réseau est le même que celui de l'autorité, sauf, à la grandeur du territoire de l'autorité, il y a d'autres organismes publics de transport en commun, la Société de transport de Montréal, Laval, Longueuil.

**Mme Ouellet :** Et, si on écrit ça comme ça, est-ce que ça permettra d'avoir des services d'autobus qui soient sur le territoire et qui ne soient pas sous le réseau?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je ne comprends pas bien la question.

**Mme Ouellet :** Étant donné qu'on ne donne pas de compétence exclusive parce qu'il y a la STM, la STL puis le RTL, mais, dans la couronne nord et dans la couronne sud, parce que la STL, la RTL ont leur propre... puis j'imagine que s'ils ont une compétence exclusive d'offrir du transport en commun, si on ne l'écrit pas pour la couronne sud et la couronne nord et si on laisse le libellé tel quel, est-ce qu'il sera possible d'offrir des transports en commun qui ne seraient pas sous le réseau, étant donné qu'on ne parle pas d'exclusivité?

**Mme Bacon (Nathalie) :** On a des articles plus loin qui viennent décrire c'est quoi, la compétence en transport par autobus, notamment sur la couronne nord, couronne sud.

**Mme Ouellet :** Et est-ce que ces articles-là permettent d'affirmer que c'est exclusif et donc qu'à ce moment-là il ne peut pas y avoir d'autres services d'autobus offerts sur la couronne sud et la couronne nord que ceux offerts par le réseau?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Tu vas y aller avec l'article 12?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Bien, 8.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Et 12.

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

• (11 h 50) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. Il y a deux articles qui peuvent servir à expliquer comment ça va s'organiser. On a l'article 8 de la loi sur l'autorité qui indique que l'autorité peut donner des contrats et on a un alinéa, je crois que c'est le deuxième ou le troisième, où on dit que l'autorité peut donner des contrats à l'organisme public de transport de son choix pour desservir des territoires lorsqu'un point est situé dans une municipalité et puis l'autre dans l'autre, là. Donc, si on prend un exemple concret, l'autorité pourrait donner un contrat au RTM pour circuler en couronne sud sur le territoire des municipalités de la couronne sud, arriver sur le territoire de la ville de Longueuil, circuler et embarquer et débarquer des gens, donc ce qui permet une bonne intégration des services entre, par exemple, Chambly et Longueuil. Donc, on pourrait avoir une même ligne d'autobus qui pourrait faire la desserte des deux territoires.

À l'inverse, l'autorité pourrait confier au RTL une ligne d'autobus qui débute son parcours à l'extérieur du territoire du RTL. Donc, par exemple, on peut prendre l'exemple de La Prairie, à La Prairie, sur le boulevard Taschereau Ouest, un peu à l'ouest de l'autoroute 10, il y a un stationnement incitatif qui est situé sur le territoire de la municipalité de La Prairie. Présentement, c'est le CIT Richelain qui fait la desserte. Dans le futur, ça pourrait être le RTM qui fera la desserte ou l'autorité pourrait convenir qu'il est préférable que le bout de ligne soit assumé par le RTL. Le RTL, donc pourrait offrir le service à partir du stationnement incitatif, donc sur le territoire d'autobus, là, du RTM.

Donc, ce qui fait que, avec l'article 8 de l'autorité et l'article 12, qui établit la compétence du réseau de transport pour les services d'autobus, il est possible d'offrir des services intégrés sur deux territoires sans qu'on ait des territoires cloisonnés et sans qu'on soit pris pour faire circuler des autobus qui ne peuvent embarquer des gens, comme c'est le cas actuellement. Parce qu'actuellement, lorsqu'un autobus d'un CIT circule sur le territoire de Longueuil, de Laval ou de la STM, c'est à portes fermées. On peut débarquer des gens, mais on ne peut pas les embarquer, même s'il y a de la place dans le véhicule. Dans l'avenir, ça sera possible en vertu de l'article 8 et de l'article 12, l'article 8 de la loi sur l'autorité et l'article 12 de la loi sur le réseau.

**Mme Ouellet :** Donc, on comprend qu'entre les différents organismes de transport en commun, il y aura une certaine ouverture. Mais ce que je cherche à comprendre, c'est... j'imagine que, puis je ne les connais pas, là, mais, dans la loi constituant la STM, le RTL ou le STL, dans leur loi constitutive, il doit y avoir une place où c'est écrit qui offre les services exclusifs de transport en commun, qu'il ne peut pas avoir y avoir d'autre entité, privée, par exemple, qui offre des services. Là, on l'écrit ici, que c'est des services exclusifs pour la question du train, mais on ne l'écrit pas pour la question des autobus, étant donné que le réseau peut partager le territoire avec d'autres organismes de transport pour les autobus.

Mais ce que je cherche à savoir : Est-ce qu'on est prémunis, à quelque part dans la loi, pour qu'il ne puisse pas y avoir de service privé de transport en commun, tout comme... J'imagine que c'est prévu, à moins que vous me dites que ce n'est pas prévu dans les lois constitutives de la STL, du RTL et de la STM, là. Comprenez-vous?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, c'est...

**Une voix :** O.K., vas-y.

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bacon.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Si vous me permettez, M. le Président, c'est une combinaison d'articles. Alors, il faut regarder tous les articles ensemble. Vous avez l'article qu'on vient de lire, 5, qui établit la compétence de façon générale. Après ça, il faut aller aux articles postérieurs, qui décrivent chacune des compétences spécifiques, dépendamment du mode de transport, et, à l'article 12 du réseau, vous avez la compétence du réseau pour fournir à l'autorité des services de transport par autobus sur les territoires des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud.

Si on revient à la loi sur l'autorité, comme M. Sauvé spécifiait, à l'article 8, vous avez l'autorité qui fait affaire, avec des contrats, avec les différents organismes publics de transport en commun, donc, le réseau ou les trois sociétés de transport, et là on prévoit ce qu'on appelle un service d'express métropolitain, qui peut être donné à la grandeur du territoire de l'autorité. Donc, le service d'express métropolitain est comme une compétence concurrente à la desserte de services de transport d'autobus réguliers.

Et plus loin dans le projet de loi, dans les dispositions modificatives, on va voir qu'on va ajuster la compétence des trois sociétés de transport pour qu'elles puissent, elles également, fournir à l'autorité, chacun sur leur territoire respectif, les services d'autobus requis par l'autorité.

**Mme Ouellet :** Je vais poser ma question différemment. Est-ce que, parce que ce n'est pas écrit comme ça, est-ce que l'autorité pourrait donner un contrat à une entité autre que les quatre entités opérationnelles?

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est le principe de la contractualisation des services, avec l'article 8 de la loi sur l'autorité. Alors, on l'a déjà fait, l'article 8. Il est quand même assez spécifique. Alors, ça décrit toute l'organisation des services contractuels avec les quatre organismes publics de transport en commun sur le territoire de l'autorité.

**Mme Ouellet :** Parce que ça n'exclut pas qu'ils puissent le faire avec un autre organisme, mais, si ce n'est pas écrit, à ce moment-là, ils n'ont pas le pouvoir de le faire? C'est-à-dire ce que je comprends? C'est parce qu'ici on dit vraiment

que, pour le train, c'est exclusif, hein? «Le réseau a une compétence exclusive pour exploiter, sur son territoire, une entreprise de services de transport collectif par trains et par banlieue.»

Donc, d'un côté, ça l'enlève à toutes les autres... la STM ne l'a pas, le RTL ne l'a pas, la STL ne l'a pas non plus, mais c'est aussi une compétence exclusive en disant : Il ne peut pas y en avoir d'autre sur ce territoire-là qui est privé, qui exploite un train. Mais on ne l'écrit pas pour les autobus.

Moi, je me demande, est-ce que, étant donné que le réseau est comme un équivalent de la STM, ou de la STL, ou du RTL, est-ce que, dans les actes constitutifs de ces trois organismes-là, il est inscrit qu'ils ont la compétence exclusive pour les autobus ou si ce n'est pas inscrit?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, «compétence exclusive» et «obligation de fournir» ou «obligation de retenir les services» sont synonymes. Alors, vous avez, à l'article 8 : «L'autorité — je reviens à l'article 8 de la loi sur l'autorité — conclut une entente avec chaque organisme [pour] les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport...» Donc, la loi lie les partenaires pour conclure des ententes pour le principe de la contractualisation des services de transport collectif. Ça fait qu'il n'y a pas de...

**Mme Ouellet :** Mais la question demeure : Prenons la STM. Est-ce que, dans l'acte de la STM, constitutif de la STM, est-ce que c'est inscrit dans cet acte-là qu'ils ont la compétence exclusive de fournir le transport par autobus? Est-ce que le mot «exclusif», la «compétence exclusive», est-ce que c'est inscrit dans l'acte constitutif de la STM?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, je devrais vérifier si le mot «exclusif» est employé, là. Je ne l'ai pas de mémoire, mais, ce que je vous ai dit tout à l'heure, c'est qu'on faisait des modifications à la Loi sur les sociétés de transport en commun pour prévoir l'obligation des sociétés de transport de faire affaire avec l'autorité, et vice versa.

**Mme Ouellet :** Je suis d'accord avec ça. Et ça, je pense que c'est une bonne chose, mais moi, je veux juste m'assurer... Étant donné que le réseau est un équivalent à la STM ou STL, j'aimerais, quand nous reviendrons sur ces articles-là, avoir ces précisions-là. Parce que, si on a, dans les lois constitutives, par exemple, de la STM, que c'est un pouvoir exclusif, je voudrais qu'on puisse le mettre également pour la question du réseau. Si vous me dites et vous me confirmez que ça... il n'y a jamais été ou que ça n'y sera plus parce qu'on fait un amendement, là je comprendrai, mais sinon je ne comprendrais pas qu'on donne un pouvoir exclusif ou que la STM ait un pouvoir exclusif qu'on n'accorde pas également au réseau pour la question des autobus.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je suis d'accord avec vous. Alors, on va vérifier la synonymie.

**Le Président (M. Reid) :** D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 5? Mme la députée de Vachon, d'autres interventions?

**Mme Ouellet :** C'est parce que juste... Peut-être, tu peux peut-être y aller.

**M. Villeneuve :** Oui, peut-être dans le même ordre d'idées, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Bonjour. Bonjour à tous. On a parlé du CRTL, et le CRTL, évidemment, donne des contrats à des entreprises privées pour les lignes qui sont les nôtres dans Lanaudière, et ces lignes-là entrent sur Montréal. Et justement, on parle d'exclusivité, là, est-ce que... Et, selon les discussions qu'on a eues la dernière fois, c'est que ça serait pris en charge au niveau administratif par l'autorité ou par le réseau. Donc, ça m'amène à la question, exclusivité par rapport au train sur l'ensemble de l'île, je comprends qu'il n'y a pas de compétition privée, mais je reviens à la question des autobus, «exclusivité» n'est pas précisé. Est-ce que ça a un rapport avec le fait qu'il y a des lignes qui vont être prises en charge par le réseau, qui proviennent de l'extérieur du territoire du réseau et qui sont données à contrat à des entreprises privées? Question.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Non. Alors, on va juste vérifier la synonymie, comme je vous ai dit tantôt, là. Alors, l'«obligation de fournir» et l'«obligation de retenir les services» est synonyme d'«exclusivité». Alors, on va vérifier au niveau technique si c'est nécessaire de le répéter, mais, pour le moment, a priori, non, il n'y a pas de problématique.

**Le Président (M. Reid) :** Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 5? Alors, avec votre consentement, je vais suspendre l'article n° 5, et nous allons passer à l'article n° 6. M. le ministre.

• (12 heures) •

**M. Daoust :** «6. Le réseau doit — dans un premier temps :

«1° collaborer, sur demande de l'Autorité régionale de transport métropolitain, à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif;

«2° conseiller l'autorité dans l'établissement, la modification ou la suppression des parcours et circuits;

«3° construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous sa responsabilité;

«4° conseiller l'autorité pour l'édiction des normes de comportement des personnes dans les véhicules et les gares ainsi que sur les quais et les stationnements qu'il exploite;

«5° assurer une prestation de services en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud;

«6° exécuter tout autre mandat que lui confie l'autorité.

«Pour l'application de la présente loi, on entend par :

«1° "municipalités locales de la couronne nord" — on entend : ville de Blainville, ville de Boisbriand, ville de Bois-Des-Filion, ville de Charlemagne, ville de Deux-Montagnes, ville de L'Assomption, ville de Lorraine, ville de Mascouche, ville de Mirabel, municipalité d'Oka, municipalité de Pointe-Calumet, ville de Repentigny, ville de Rosemère, ville de Saint-Eustache, ville de Saint-Jérôme, municipalité de Saint-Joseph-du-Lac, paroisse de Saint-Sulpice, ville de Sainte-Anne-des-Plaines, ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, ville de Sainte-Thérèse et ville de Terrebonne;

«2° "municipalités locales de la couronne sud" : ville de Beauharnois, ville de Beloeil, Municipalité de Calixa-Lavallée, ville de Candiac, ville de Carignan, ville de Chambly, ville de Châteauguay, ville de Contrecoeur, ville de Delson, ville de Hudson, ville de L'Île-Cadieux, ville de L'Île-Perrot, ville de La Prairie, ville de Léry, municipalité de Les Cèdres, municipalité de McMasterville, ville de Mercier, ville de Mont-Saint-Hilaire, ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, ville d'Otterburn Park, ville de Pincourt, [ville] de Pointe-des-Cascades, ville de Richelieu, Municipalité de Saint-Amable, ville de Saint-Basile-le-Grand, ville de Saint-Constant, paroisse de Saint-Isidore, municipalité de Saint-Jean-Baptiste, ville de Saint-Lazare, municipalité de Saint-Mathias-sur-Richelieu, municipalité de Saint-Mathieu, municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil, municipalité de Saint-Philippe, ville de Sainte-Catherine, ville de Sainte-Julie, municipalité de Terrasse-Vaudreuil, ville de Varennes, ville de Vaudreuil-Dorion, village de Vaudreuil-sur-le-Lac et municipalité de Verchères.»

Les dispositions de l'article 6 de cette loi déterminent les devoirs du réseau, notamment collaborer et conseiller l'Autorité régionale de transport métropolitain ainsi que s'occuper du maintien et du développement d'actifs.

Maintenant, le paragraphe 5° du premier alinéa de cet article prévoit spécifiquement l'obligation pour le réseau d'assurer une prestation de services en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud.

Le deuxième alinéa de cet article édicte une règle interprétative pour définir, aux fins de l'application de cette loi, les expressions «municipalités locales de la couronne nord» et «municipalités locales de la couronne sud».

Ici, M. le Président, nous aurions un amendement à proposer.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Alors, est-ce que vous voulez présenter votre amendement, M. le ministre?

**M. Daoust :** Oui. D'abord, est-ce qu'on doit le circuler d'abord?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, ça vaudrait mieux.  
Alors, je suspends quelques instants les travaux.

*(Suspension de la séance à 12 h 3)*

*(Reprise à 12 h 5)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. L'amendement a été photocopié et distribué. M. le ministre, voulez-vous le présenter, s'il vous plaît?

**M. Daoust :** Oui, alors, M. le Président, c'est à l'article 6. Ce que nous proposons, c'est d'ajouter au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 6 de la Loi sur le réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi et après «circuits»... après «circuits», ajouter «et lui proposer un plan de desserte pour l'ensemble de son territoire».

Alors : «2° conseiller l'autorité dans l'établissement, la modification et la suppression des parcours et circuits et lui proposer un plan de desserte pour l'ensemble de son territoire.»

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Donc, j'imagine que, dans 2°, on parle des autobus et probablement du transport adapté, parce que, les trains, les circuits sont pas mal fixes.

**M. Daoust :** ...plus compliqué, oui. C'est comme quelqu'un qui détourne un train. Ça, ce n'est pas...

**Mme Ouellet :** Et là je vais revenir vraiment, là... parce qu'on n'a pas toujours eu la même réponse à la compréhension de qu'est-ce que fait le réseau par rapport à ce que fait l'autorité, là. Parce qu'on a eu des discussions la semaine passée. On a eu deux réponses, puis je ne suis pas allé chercher le verbatim, là, mais qui n'étaient pas tout à fait semblables. Quand je vois juste conseille l'autorité, puis pour les parcours et les circuits... Moi, ce que je comprenais, c'est que le réseau avait quand même une certaine marge de manoeuvre, responsabilité pour établir les arrêts, pour établir... tout ne remontait pas à l'autorité, toute décision n'était pas que des décisions de l'autorité. Il y avait aussi des décisions du réseau. C'est la deuxième réponse qu'on nous a donnée la semaine passée. Donc, je suis un peu surprise de voir conseille l'autorité... lorsque vient le temps par exemple de la modification de parcours ou de circuit, si on change un arrêt de place, est-ce que c'est le réseau qui décide ou l'autorité qui décide?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. Savoie... Sauvé, pardon.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Si vous voulez, M. le Président, je peux résumer rapidement des responsabilités de l'autorité, la responsabilité du réseau. Donc, les responsabilités de l'autorité, c'est d'établir des normes de services, les grands objectifs que doivent atteindre les exploitants. Donc, les trois sociétés de transport et le Réseau de transport métropolitain. La responsabilité du Réseau de transport métropolitain est de préparer une proposition de plan de desserte qui répond aux objectifs et aux normes de services qui auront été édictés par l'autorité. Donc, le réseau prépare sa proposition de plan de desserte et la soumet à l'autorité dans le but de conclure une entente de service, un contrat de service en vertu de l'article 8, dans laquelle entente on va indiquer quel service va être rendu et quelle rémunération sera versée au Réseau de transport métropolitain. Donc, ce qui va être proposé dans le plan de desserte, ce sont des parcours, des horaires et des fréquences. La localisation des arrêts d'autobus, ça ne fait pas partie des normes de services et des grands objectifs. Ce qu'on peut avoir comme norme de services, c'est tel type d'habitat ou tel type de secteur dans une grande municipalité devrait avoir un service qui débute à telle heure le matin et qui se termine à telle heure le soir avec un intervalle de service entre chaque passage d'autobus de temps et une capacité offerte qui permet répondre à la demande. La localisation des arrêts d'autobus, la possibilité de faire des parcours express ou des parcours qui vont arrêter à chacun des arrêts, ça, ça va relever du transporteur ou de l'exploitant. Ça ne relèvera pas... Ce n'est pas l'autorité qui va décider de la localisation des arrêts d'autobus. Cependant...

**Mme Ouellet :** La localisation, et je m'excuse si j'ai raté l'autre... mais les services express, vous dites?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Par exemple, un exploitant pourrait décider qu'on a une ligne d'autobus qui arrête à chacun des arrêts prévus et il peut y avoir des parcours express, donc...

**Mme Ouellet :** O.K. Parcours express. C'est ça.  
• (12 h 10) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** ...on commence, en début de parcours, à remplir l'autobus. Aussitôt qu'il est plein, à partir de tel ou tel arrêt, l'autobus peut filer directement jusqu'au point de correspondance avec le train ou avec le métro, par exemple.

Donc, il existe, dans la plupart des sociétés de transport, des circuits qui sont des circuits express et des circuits qui ne sont pas express. Souvent, vous allez remarquer, on peut avoir un circuit 101, et le circuit express, ça peut être le 401. Il y a des sociétés de transport qui fonctionnent comme ça. On fait simplement changer un numéro dans le circuit, et ça devient le circuit express.

Donc, ça, cette latitude-là, ça va appartenir à chacun des exploitants, de voir comment on peut exploiter le réseau de la manière qui est la plus efficace possible pour rendre le meilleur service à la clientèle. Donc, le réseau tout comme les sociétés vont quand même avoir une bonne latitude pour définir leur plan de desserte.

**Mme Ouellet :** Sauf que ce n'est pas écrit ici. Parce qu'ici, malgré la modification, on dit que ça conseille «l'autorité dans l'établissement, la modification ou la suppression des parcours et circuits». Et c'est sûr que le déplacement d'un arrêt, ça peut être une modification de parcours ou de circuit. Et c'est juste : conseille. Et donc moi, j'ai l'impression que la façon dont c'est écrit actuellement il n'y a à peu près pas grand-chose que peut faire le réseau. Et là je comprends qu'on rajoute, là, «proposer [le] plan de desserte», puis le plan de desserte, c'est les horaires, les fréquences et les parcours. Mais, encore là, s'il y avait des modifications d'horaire... Je comprends que ces éléments-là sont nécessaires pour déterminer les montants, parce que, si tu as plus de fréquence, ça coûte plus cher, mais, s'il y a des modifications dans l'horaire qui changent... on décide de partir à et quart plutôt que de partir à moins quart, il me semble que ce n'est pas normal que ça, ça remonte au réseau, là. Donc, ce n'est pas écrit ici qu'il y a une certaine marge de manoeuvre pour le réseau. C'est comme si tout doit monter à l'autorité automatiquement puis on présume que l'autorité délèguera une partie. Mais je ne vois pas pourquoi qu'on présumerait... Pourquoi qu'on ne l'écrit pas?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, il faut faire une différence entre la planification, la grande planification qui est sous la responsabilité de l'autorité et la planification fine du réseau, ce qu'on appelle le plan de desserte ou ce qu'on pourrait appeler les circuits des parcours avec les fréquences et les horaires de service.

Lorsqu'on regarde l'article 8 de la loi sur l'autorité, on indique qu'il y a une entente qui est conclue entre deux parties, donc entre le réseau avec l'autorité ou entre l'autorité et une société de transport dans laquelle on convient du service qui est offert. Et on indique, dans l'article 8 qu'il va y avoir dans cette entente-là donc, convenue par les deux parties, ce n'est pas décidé unilatéralement par l'autorité, mais c'est convenu par les deux parties, donc une description détaillée des services qui sont fournis et de la rémunération qui est versée en échange.

Dans le contrat, fort probablement qu'il va être indiqué combien de lignes d'autobus il va y avoir et combien de départs ou quel va être le niveau de l'offre de service qui devra être rendu par chacun des exploitants. Et chacun des exploitants devra, à la lumière des objectifs établis par l'autorité, mais aussi des normes de service qui sont établies par l'autorité, proposer un plan de desserte qui permet de couvrir l'ensemble du territoire.

Parmi les offres de service, par exemple, on pourrait convenir que tout citoyen du territoire doit avoir accès à un service d'autobus à moins de 500 mètres ou à moins de 1 000 mètres de sa résidence. Les sociétés de transport possèdent des normes de ce type-là.

Donc, l'autorité, lorsqu'elle va analyser le plan de desserte qui aura été proposé par le réseau ou par les sociétés de transport, va d'abord s'assurer que les normes de service sont respectées. Si les normes de service sont respectées, la

façon de localiser chacun des arrêts ou la façon d'organiser le service en express ou en circuits réguliers, bien, ça va appartenir à chacun des transporteurs.

Et c'est assez difficile d'aller indiquer toutes ces subtilités dans la loi, parce que plus on... Me Bacon pourrait nous expliquer que plus on met de détails sur la façon dont vont se partager les responsabilités entre les sociétés et entre l'autorité, bien on peut en venir à limiter la marge de manoeuvre que pourraient avoir les sociétés. Si indique que les sociétés ont le droit de faire ça, ça, ça, si ce n'est pas prescrit, on risque de limiter, sans l'avoir voulu préalablement, des compétences qu'on aura dévolues aux sociétés de transport puis au réseau.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, bien, en fait, ils sont déjà limités parce que c'est écrit : «Le réseau doit : » 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°. Donc, c'est déjà le cas et ce que vous dites, que la localisation, que les parcours express appartiendront à chacun des transporteurs, je ne vois pas ça écrit dans la loi. Je pense, je suis d'accord avec ce que vous dites, je pense qu'effectivement ça devrait appartenir aux transporteurs, mais ce n'est pas écrit dans la loi. Et moi, je pense qu'on n'a pas avantage à laisser de l'imprécision, je pense que, si la loi, elle est plus précise, ça va faire une meilleure définition des rôles et responsabilités entre l'autorité et le réseau. Et je crois qu'il n'y a pas juste le réseau qui va être intéressé à savoir c'est quoi, leur marge de manoeuvre, parce que la STM, la STL et le RTL devraient avoir les mêmes marges de manoeuvre qu'aura le réseau. Et donc je crois qu'on devra préciser ça aussi pour les autres sociétés de transport, là.

Et là actuellement, sur la question du réseau, ce n'est pas inscrit, et moi, je crois que les marges de manoeuvre que le réseau aura pour la gestion de ses autobus devraient être les mêmes marges de manoeuvre qu'ont les sociétés de transport. A moins que vous me dites qu'il y a des raisons que ce ne soit pas la même chose, là.

Ça fait que moi, je crois qu'il faudrait écrire... Parce que, de la façon dont c'est écrit actuellement, il n'y en en pas, de marge de manoeuvre, pour le réseau, ils ne peuvent que conseiller et que proposer le plan de desserte. Ils ne peuvent pas... ils n'ont pas de marge de manoeuvre pour le changement d'un arrêt. Si on faisait une interprétation stricte de ce qu'il est là, s'ils changeaient un arrêt ou si l'arrêt est dans leur plan de desserte, ils seraient obligés de reposer un nouveau plan de de desserte avec un changement d'arrêt à l'autorité — prenons pour acquis que l'amendement, là est adopté — il me semble que ce n'est pas normal, là.

Donc, je pense qu'il faut qu'on puisse inscrire d'une façon ou d'une autre que — et si on l'inscrit comme ça ou si on l'inscrit autrement — à l'intérieur du plan de desserte, une fois que... ça prend un début de plan desserte pour avoir le coût, là. Je comprends que, sur la question du coût, il doit y avoir une entente. Parce que le réseau ne peut pas décider de n'importe quel plan de desserte avec n'importe quel genre de coûts, parce que les coûts... bon.

Mais, une fois qu'on s'est entendus sur les coûts, les ajustements plus fins ou la planification plus fine — puis ce n'est pas juste une planification, c'est aussi des changements plus fins qui se feront sur le terrain, changement d'un arrêt d'un endroit à l'autre, changement de... ou décision d'un parcours express — il faut que ça puisse appartenir au réseau, et ce n'est pas inscrit, là, actuellement, dans le projet de loi. Ça fait que je crois que ça prendrait une façon de le trouver. Parce que, tel que c'est inscrit, il n'y a pas de pouvoir au réseau de pouvoir ça.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. Je comprends votre point. Est-ce qu'il y avait d'autres points dans l'article 6 qui vous préoccupaient, madame?

**Mme Ouellet :** Il y avait celui-là du côté de l'amendement que vous nous avez déposé. Lorsqu'on parle du plan de desserte... là, j'imagine que c'est un plan de desserte... Parce que là on mélange, là... je sais que plus tard on va arriver avec autobus puis train, mais, dans ces paragraphes-ci, c'est les deux mélangé, là. Le plan de desserte, j'imagine que c'est pour les autobus puis le transport adapté.

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, effectivement. Ça, c'est pour les circuits d'autobus en couronne nord et en couronne sud et pour les services de transports adaptés également. Parce que, pour les services de train, disons que les circuits sont assez bien établis.

**Mme Ouellet :** Non, je pense qu'on devrait préciser pour savoir exactement de quoi on parle. Et on a eu déjà des discussions sur la couronne sud et sur la couronne nord. Est-ce que le plan de desserte pour la couronne sud pourra être entériné par la couronne sud et le plan de desserte pour la couronne nord entériné par la couronne nord avec des entités, là, dont on attend, là, les amendements?

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Masson, vous aviez une intervention, je crois.

**M. Lemay :** Mais ce n'est pas sur l'amendement, c'est sur...

**Le Président (M. Reid) :** Non, mais on va discuter de façon globale, parce qu'on a déjà commencé à discuter plus largement que l'amendement, à l'invitation de M. le ministre. Alors, puisqu'on va le suspendre de toute façon... Vous pouvez y aller.

**M. Lemay** : D'accord. Bien, moi, c'est pour le paragraphe 5°, quand on dit qu'on veut «assurer une prestation de services en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud», et puis on fait une belle liste exhaustive après ça, là, dans le deuxième alinéa. Par contre, n'y aurait-il pas lieu, à ce moment-là, dans le paragraphe 5°, aussi d'inclure qu'on veut aussi tenir compte que les particularités de la réserve indienne de Kahnawake... Tu sais, dans le sens que là on a inclus tout le monde sauf eux. Je sais qu'on mentionne que la réserve indienne de Kahnawake fait partie du territoire à l'article 3, mais on ne mentionne pas ici, dans l'article 6, qu'on tiendrait compte de leurs particularités. C'est ma question.

**Le Président (M. Reid)** : M. le ministre.

**M. Daoust** : Je ne sais pas si vous connaissez la réserve comme telle. Ce n'est pas...  
• (12 h 20) •

**M. Lemay** : Oui, mais éventuellement... C'est parce que là on fait un projet pour la gouvernance du futur. Donc, puisque c'est sur le territoire, n'y aurait-il pas lieu de réfléchir à, dans le futur, s'il n'y aurait pas une desserte qui pourrait avoir lieu aussi à travers la réserve indienne de Kahnawake?

**M. Daoust** : ...je comprends, c'est qu'il est déjà pris en charge par le réseau, hein? On peut toujours faire beaucoup, beaucoup, beaucoup, d'amendements, mais, à un moment donné, il va falloir qu'on fasse la loi aussi, là. Ce n'est pas un guide exhaustif des procédures d'opération, là, qu'on fait, c'est une loi. Alors, je trouve qu'on est rendus très, très loin dans le détail. Parce qu'à un moment donné, je veux dire... je le répète : Ce n'est pas un guide d'opération, là, ce n'est pas un guide opérationnel au quotidien qu'on fait, là, c'est une loi. Alors, je ne le sais pas, là, mais on a actuellement une desserte qui se fait là, qui semble satisfaire à peu près tout le monde. On peut toujours en ajouter, là, ça ne finira plus.

**M. Lemay** : Parce que moi, je posais la question à M. le ministre pour ma compréhension personnelle.

**M. Daoust** : C'est correct.

**Le Président (M. Reid)** : Merci, M. le député de Masson. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 6 que nous étudions simultanément avec l'amendement?

**Mme Ouellet** : ...toujours la question de la desserte, là, couronne nord, couronne sud. Mais, dans l'article 1°, quand on dit : «collaborer, sur demande de l'Autorité[...], à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif», je suis surprise de voir le «sur demande de l'Autorité».

**M. Daoust** : Parce que c'est une responsabilité de l'autorité. Alors, si on dit : Écoutez... l'autorité peut décider de le faire toute seule, mais elle peut leur demander leur collaboration pour connaître le tissu plus serré, là, de la région, mais c'est une responsabilité, à la base, de l'autorité. Alors, elle pourrait décider de le faire à huis clos. Bon, je pense qu'on prévoit tout simplement ici qu'elle peut demander de collaborer aussi, puis je pense que ce serait légitime aussi.

En bout de ligne, moi, j'ai un peu de difficulté à les voir en opposition, vous savez. Il y en a un qui a une espèce de grande vue d'ensemble, puis l'autre a, je dirais, ses fantassins sur le terrain, c'est ceux qui font arriver les choses, c'est ceux qui font le quotidien. Mais on parle bien du soutien à la promotion du transport collectif, là. La promotion, ça veut dire qu'on encourage les gens à le faire. Et il y a des particularités dans ça où, en communication, il se peut que, dans certaines communautés, il y ait des promotions qui s'appliquent moins bien qu'à d'autres, là.

Je regarde, sur la Rive-Sud, une qui m'amuse toujours, quand je vois la promotion qu'on fait sur la Rive-Sud, la promotion pour demeurer sur la Rive-Sud. Bien, justement, on dit : Tu n'as pas besoin de prendre le transport en commun. Tu as des municipalités qui mettent ça. Je ne sais pas si vous l'avez vu, sur la Rive-Sud, juste avant qu'on prenne le pont Champlain, là, on dit : Aïe! Tu vas être beaucoup plus heureux pendant 30 minutes, tu n'iras pas travailler à Montréal. Ça fait que ça, c'est pour inviter les entrepreneurs à s'installer du côté sud, c'est de faire la promotion, puis on le fait d'une façon très particulière. En fait, le diocèse de Montréal en a fait une qui était moins drôle quand, à l'entrée du pont Champlain, ils avaient mis une pancarte : Priez, pour inciter les gens à la prière, juste avant de prendre le pont Champlain.

**Une voix** : Ils avaient le temps.

**M. Daoust** : On se souviendra. Mais la promotion peut être pointue. Il y a des... On parlait de la réserve de Kahnawake tantôt. On comprend aussi qu'il y a des publicités qui peuvent être faites de façon... ou des incitations à l'utilisation du transport collectif qui peuvent être particulières.

**Le Président (M. Reid)** : Alors, sur l'article 6, vous aviez eu, Mme la députée de Vachon, tantôt des commentaires. Est-ce qu'il y a quelque chose à ajouter là-dessus?

**Mme Ouellet** : Bien, j'ai d'autres commentaires. Au 4°, quand on voit : «conseiller l'autorité pour l'édiction des normes de comportement des personnes dans les véhicules», est-ce qu'on comprend, à ce moment-là, que... j'imagine qu'actuellement... et là vous pourrez me corriger si ce n'est pas le cas, que la STM a ses propres règles de comportement des personnes dans les autobus et le métro, que le RTL a ses propres règles de comportement et que la STL a ses propres règles de comportement.

Est-ce qu'on comprend que maintenant ça devra être les mêmes règles de comportement pour toutes les sociétés de transport parce que ce sera le réseau qui édictera ces règles de comportement là?

**M. Daoust :** Ma compréhension, c'est qu'actuellement chaque groupe a ses règles actuellement, puis c'est une des choses qu'on veut corriger. C'est de faire en sorte qu'on aura une règle peut-être qui va être plus uniforme, mais beaucoup plus facile à faire respecter parce qu'uniforme, mais...

**Une voix :** ...

**M. Daoust :** O.K. Alors, c'est ça, c'est à l'article 102, dans les dispositions réglementaires et pénales : «L'autorité peut, par règlement :

«1° édicter des conditions au regard de la possession et de l'utilisation des titres de transport qu'elle établit; [et]

«2° édicter des normes de comportement des personnes lors de l'utilisation des infrastructures ou équipements métropolitains.»

**Mme Ouellet :** Mais elle peut.

**M. Daoust :** Oui.

**Mme Ouellet :** Elle n'est pas obligée de le faire. Donc là, ce qu'on retrouve ici dans 6, est-ce que je comprends qu'à travers 6... parce que là on a une société de transport, il y en a d'autres, là, c'est une des quatre sociétés de transport, est-ce que cette société de transport là aura la possibilité de pouvoir édicter des normes dans ses véhicules, ou est-ce qu'on va enlever à toutes les sociétés de transport la possibilité d'édicter des normes dans les véhicules? Je comprends que l'autorité pourrait, au-dessus de tout ça, édicter des normes pour tout le monde, mais elle pourrait aussi, ce que j'ai compris de l'autorité, ne pas en édicter, et chacune des sociétés pourrait édicter ses normes, sauf le réseau, le réseau ici ne semble pas avoir le pouvoir d'édicter ses normes. Donc, je ne comprends pas, là.

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. À l'article 71 de la loi sur le réseau, il est indiqué que «le réseau peut édicter :

«1° des normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles qu'il exploite.» Donc, le réseau pourrait avoir un règlement, comme les sociétés peuvent avoir un règlement. Mais, à l'article 102 de la loi sur l'autorité, qui a déjà été adopté, on indique que l'autorité peut édicter elle-même des règlements et, dans le dernier alinéa, on dit : «En cas d'incompatibilité entre une disposition des règlements pris en vertu du paragraphe 3° du premier alinéa et une disposition prévue dans un règlement adopté à un organisme public de transport en commun — donc une société ou le réseau — la première prévaut.»

Donc, ce que l'ensemble de ces articles font, c'est que le réseau peut adopter son règlement, les sociétés ont le règlement, ils peuvent les maintenir, mais l'autorité peut, elle, adopter un règlement qui sera métropolitain et qui pourra avoir préséance sur les règlements des sociétés. Une des raisons pour laquelle la préséance ici est proposée, c'est pour permettre que, par exemple, des personnes qui circulent avec leur vélo dans un train et ensuite doivent prendre le métro, que le vélo ne soit pas interdit sur le train, mais permis sur le métro, ou inversement. Donc, en ayant une préséance, en ayant une uniformité du règlement sur le comportement des voyageurs, on prévient ce type d'inconvénient là pour l'utilisateur.

Puis là j'ai pris l'exemple du vélo, mais ça pourrait être l'exemple des poussettes, là. Dans certains cas, certains transporteurs, dans le passé, obligeaient les parents qui avaient des enfants dans des poussettes de plier la poussette, d'asseoir l'enfant sur lui et de trouver moyen pour garder la poussette en contrôle et, dans d'autres, ce n'était pas de cette façon-là. Donc, les règlements, en étant différents d'une société à l'autre, ça peut amener des inconvénients importants pour les usagers.

Donc, en assurant que l'autorité puisse avoir un règlement qui va prévaloir sur l'ensemble des autres règlements, on s'assure une meilleure intégration des services ou une meilleure harmonisation des conditions dans lesquelles les gens peuvent utiliser des services.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Donc, je comprends, dans l'article 6, au point 4°, peut «conseiller l'autorité pour [les] normes de comportement» qui seront édictées par l'autorité qui, à ce moment-là, s'appliqueront à tout le monde, mais, avec l'article 71, qui est vraiment plus loin, là, le réseau a, de plus, sa propre possibilité. Parfait.

Donc, moi, pour l'article 6, là, il restera deux éléments. Donc le premier élément, c'est de pouvoir... à moins que ce soit inscrit plus loin, là, de la même façon que pour édicter les normes, mais c'est de pouvoir voir, à quelque part, la possibilité du réseau de prendre des décisions sur ce que vous appelez la planification fine, là, puis ce que j'ai compris qui était la localisation des arrêts puis le parcours express, parce que, dans les rôles du réseau, en tout cas, en 6, ce n'est pas mentionné, c'est peut-être mentionné plus tard, mais ce n'est pas mentionné.

Et, concernant l'amendement, ce serait de faire, là, que le plan de desserte, qui est un plan de desserte pour les autobus et le transport adapté, que ce soit un plan... les plans de desserte qui seraient proposés à l'autorité aient été entérinés



pour la couronne sud par la couronne sud, puis, pour la couronne nord, par la couronne nord. On est dans la même logique, là, que ce qu'on a discuté la semaine passée.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 6? Alors, avec votre consentement, je vais suspendre l'article 6 et l'amendement, même chose. On va suspendre le tout, et, quand on l'étudiera, on recommencera par l'amendement. Et nous allons passer à l'article 7, M. le ministre.

• (12 h 30) •

**M. Daoust :** «7. Le réseau ne peut aliéner, sans l'autorisation du ministre, un bien d'une valeur de plus de 25 000 \$ pour lequel il a reçu spécifiquement une subvention.

«Le réseau peut donner à une association caritative tout bien dont la valeur ne dépasse pas 10 000 \$.»

Le premier alinéa de l'article 7, cette loi introduit une limitation pour le réseau dans la libre disposition de ses biens. Cette disposition est semblable à celle qu'on retrouve dans les lois constitutives de l'actuelle Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le deuxième alinéa de cet article introduit deux limites lorsque le réseau entend se départir d'un bien : l'une est un plafond maximal quant à la valeur de ce bien, tandis que l'autre est relative à la qualité de celui pouvant recevoir un tel bien. Cette disposition est semblable à celles que l'on retrouve dans la loi constitutive des sociétés de transport en commun.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 7? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, juste en termes de précision. On dit que c'est semblable pour les autres sociétés de transport en commun. C'est quoi, les niveaux?

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est les mêmes montants.

**Mme Ouellet :** Exactement?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui.

**Mme Ouellet :** O.K. C'est pareil à ce moment-là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, c'est pareil.

**Mme Ouellet :** O.K.

**Le Président (M. Reid) :** D'autres interventions sur l'article 7? Alors, avec votre consentement, je vais suspendre l'article 7 et nous allons passer à l'article 8. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui, l'article 8 : «8. Le réseau publie, deux fois par année dans un journal diffusé dans son territoire, un avis mentionnant tout bien d'une valeur de plus de 10 000 \$ qu'il a aliéné depuis six mois, en faveur de qui il l'a fait et à quel prix.»

Maintenant, on aurait un amendement qui...

**Une voix :** ...

**M. Daoust :** Devinez. Ajouter, à l'article 8 édicté par l'article 4 du projet de loi, après le mot «territoire»... on ajouterait «et sur son site Internet».

On apprend. Est-ce qu'on pourrait en faire des copies puis le circuler, s'il vous plaît?

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ça vaut la peine de suspendre ou si on continue l'étude, parce qu'on va étudier simultanément?

**Mme Ouellet :** On peut continuer pendant qu'ils font les copies.

**Le Président (M. Reid) :** On va étudier simultanément, avec votre consentement, l'amendement et l'article 8. Est-ce que j'ai des interventions sur l'amendement ou l'article 8? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons suspendre à la fois les deux pour revenir par la suite. M. le ministre, nous sommes à l'article 9.

**M. Daoust :** «9. Les articles 92.1 à 108.2 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) s'appliquent au réseau, compte tenu des adaptations nécessaires, et celui-ci est réputé être une société de transport en commun pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et 103.1 de cette loi.»

Les dispositions de l'article 9 de cette loi prévoient des règles contractuelles applicables lorsque le réseau fera appel aux marchés publics pour fournir à l'Autorité régionale de transport métropolitain des services de transport collectif. Le régime contractuel proposé par les marchés publics est similaire à celui applicable par les sociétés de transport en commun. L'article opère d'ailleurs dans la voie externe aux articles 92.1 à 108.2 de la loi constitutive de ces sociétés.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions, Mme la députée de Vachon?

**Mme Ouellet :** Oui. J'aimerais ça avoir un petit peu plus, là, d'explications. Nous, on va aller rechercher les articles, là, mais... Lorsqu'on dit : «Les articles 92.1 à 108.2 de la Loi sur les sociétés de transport [...] s'appliquent au réseau», est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu les objets de ces articles-là? Et la même chose pour les règlements pris en vertu, là, des articles 100 ou 103.1. C'est quoi, les objets de ces règlements-là? Juste pour qu'on sache exactement de quoi on parle, parce qu'actuellement les objets sont tous à l'intérieur des articles, donc il n'y a rien de nominatif, là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, si vous me permettez...

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bacon.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Il faudrait que je prenne chacun des articles puis je les... nous les regardons ensemble parce que je ne les sais pas par coeur, effectivement.

Mais c'est les contrats de services, les contrats professionnels... Alors, c'est tous les mécanismes d'appels d'offres, des marchés publics puis des contrats de gré à gré, là

**M. Daoust :** Mais ce que je comprends aussi, M. le Président, c'est que, à l'article 14 de la loi sur l'autorité, on a fait exactement la même clause.

**Mme Ouellet :** Bien, si vous permettez, on va se prendre juste un trois, quatre minutes.

**M. Daoust :** Parfait.

**Mme Ouellet :** On va faire le tour des articles parce qu'on ne les connaît pas non plus par coeur, puis là vous faites référence à des choses qu'on ne connaît pas. Donc, on va aller vérifier puis on va vous revenir.

**Le Président (M. Reid) :** On va suspendre les travaux pendant quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 34)*

*(Reprise à 12 h 40)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Nous allons continuer l'étude de l'article 9. Mme la députée de Vachon? M. le ministre?

**Mme Ouellet :** C'est beau.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre?

**M. Daoust :** Oui, ça va.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 9? Alors, comme convenu, avec votre consentement, je vais suspendre l'article 9 et nous allons passer à l'article n° 10. M. le ministre.

**M. Daoust :** «10. Pour l'exécution de sa fourniture de services auprès de l'Autorité régionale de transport métropolitain, le réseau peut conclure un sous-contrat avec toute personne exploitant une entreprise de transport collectif, notamment du transport par autobus, du transport adapté, du covoiturage et du taxi collectif.»

L'article 10 de la loi précise clairement que le réseau peut recourir à la sous-traitance avec une entreprise admissible aux contrats publics pour exécuter sa prestation de services auprès de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 10? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Je sais que c'est la deuxième ou troisième fois que je le fais préciser, mais c'est parce que j'ai eu plusieurs questions dans ce sens-là. Donc, je comprends que peut conclure un contrat de sous-traitance... «le réseau peut conclure un sous-contrat», donc un contrat de sous-traitance, mais il pourrait aussi l'opérer directement.

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, effectivement.

**Mme Ouellet :** Parfait.

**Le Président (M. Reid) :** D'autres interventions sur l'article 10? L'article 10, comme convenu avec votre consentement, je vais le suspendre, et nous allons passer à l'article 11. M. le ministre.

**M. Daoust :** «11. Le réseau ne peut céder tout ou partie de ses droits et obligations découlant d'une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 11 de la loi crée l'interdiction au réseau de céder ses droits et obligations découlant d'une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain en vertu de l'article 8 de la loi édictée par l'article 3 du projet de loi. Cette disposition a pour effet de reconnaître le caractère personnel de l'entente intervenue entre l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions, Mme la députée de Vachon, à l'article 11? Alors, si vous consentez, nous allons suspendre l'article 11 et passer maintenant à l'article 12. M. le ministre.

**M. Daoust :** Alors, nous sommes à l'article 12.

«12. Le réseau fournit à l'Autorité régionale de transport métropolitain conformément à une entente conclue en vertu du premier alinéa de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain des services de transport par autobus sur le territoire des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud.

«Il peut également fournir à l'autorité des services de transport par autobus prévus dans une entente conclue en vertu du troisième alinéa de l'article 8 de cette loi.»

L'article 12 de la loi édicte la responsabilité qui incombe au réseau à l'égard du transport en commun par autobus conformément aux ententes intervenues avec l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Le premier alinéa de cet article prévoit que le réseau a compétence exclusive pour fournir les services de transport par autobus sur le territoire des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit que le réseau peut, selon les ententes intervenues avec l'autorité, fournir un service d'express métropolitain. Il peut de la même manière effectuer la desserte du territoire de la réserve indienne de Kahnawake et/ou la desserte d'au moins une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien vers des lieux hors de celui-ci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 12? Alors, avec votre consentement, nous allons suspendre l'article 12 et passer à l'article 13. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'article 13, on dit que «le réseau peut conclure une entente avec la personne responsable de l'entretien d'un chemin public pour y réaliser des travaux afin de faciliter l'exploitation de ses parcours et circuits.

«Le réseau peut notamment :

«1° désigner des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre minimal de personnes qu'il indique;

«2° conclure avec la personne responsable de l'entretien d'un chemin public tout contrat visant à compenser en tout ou en partie les coûts d'établissement, d'entretien et d'exploitation des voies de circulation réservées et prendre toute mesure visant à en assurer une utilisation sécuritaire.»

L'article 13 de la loi confère au réseau le pouvoir de conclure une entente avec la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, en l'occurrence une municipalité locale ou le ministère des Transports pour y réaliser des travaux dans le cadre de l'établissement de ses parcours et circuits.

Cet article prévoit également que le réseau peut désigner des voies réservées, compenser la personne responsable de l'entretien du chemin public ciblé pour l'usage qu'en fait le réseau. Cette disposition est semblable à celle qu'on retrouve dans la loi constitutive des sociétés de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 13? Mme la députée de Vachon... M. le député de Berthier?

**M. Villeneuve :** Non, mais, je ne sais pas, avais-tu demandé la parole?

**Mme Ouellet :** Oui, mais tu peux y aller, j'irai après.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** On fait référence au réseau public, chemins publics. Question naïve : Est-ce que, s'il arrive qu'un véhicule passe sur un chemin privé... Si la réponse est non, probablement qu'elle est non, il y a sûrement des exceptions, mais probablement qu'elle est non en général, c'est le cas de le dire, mais les autobus doivent circuler sûrement sur des... non pas des chemins publics, mais sur des terrains... non pas sur des chemins privés, mais sur des terrains privés à l'occasion, sûrement. Et je me pose la question. L'entente permet... c'est-à-dire que l'article permet des ententes avec les propriétaires, mais seulement au niveau du domaine public. Est-ce qu'on a prévu des ententes, si jamais ça s'avérait nécessaire, au niveau du domaine privé?

**M. Daoust :** Mais j'aimerais que vous me définissiez, que vous me donniez un exemple de ce que vous entendez par un chemin privé.

**M. Villeneuve :** Un centre d'achats. Exemple.

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Daoust :** O.K.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Ce dont il est question, ici, c'est essentiellement le pouvoir d'établir des voies réservées au transport en commun. Donc, on ne parle pas de circuler dans un stationnement de centre d'achats. Les cas où il pourrait y avoir... Parce qu'il existe sur le territoire de certains organismes de transport de petits terminus, notamment du côté des CIT, qui sont parfois jumelés avec des centres d'achats. Là, il y a des ententes avec le propriétaire du centre d'achats pour établir le terminus ou utiliser une partie de l'espace de stationnement. Mais, ici, l'article dont il est question traite essentiellement des voies réservées qui peuvent être mises sur un chemin municipal ou sur une voie routière qui appartient au ministre des Transports.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Mais est-ce qu'on a prévu quelque part dans le projet de loi que des ententes puissent... Parce que là je comprends que c'est uniquement pour les voies réservées dans ce cas-ci, ce que je n'avais pas compris à la lecture de l'article. Mais, avec l'explication, je vous crois que c'est cela. Mais est-ce qu'on a prévu de possibles ententes pour d'autres raisons que des voies réservées pour que le réseau puisse justement négocier de telles ententes avec des terrains qui pourraient s'avérer être privés?

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre.

**M. Daoust :** Ça ne sera pas fait.

**Le Président (M. Reid) :** Mme Bacon.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Le réseau est une personne morale de droit public. Alors, il détient tous les pouvoirs qui sont prévus au Code civil du Québec sans qu'il soit nécessaire de les énumérer à la loi sur le réseau, constitutive du réseau. Ce que la loi constitutive du réseau fait par, contre, c'est insérer certaines limitations. On l'a vu tantôt, elle ne peut pas donner à une association caritative tout bien dont la valeur dépasse de 10 000 \$, ou elle ne peut aliéner un bien de 25 000 \$ pour lequel elle a reçu une subvention, les articles 7 et 8. Autrement, elle a le pouvoir de conclure toute entente.

**M. Villeneuve :** C'est une personne morale? C'est ce que je comprends.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, une personne morale de droit public.

**M. Villeneuve :** Peut-être m'en dire un peu plus sur «personne morale», des exemples, parce que... Et ce n'est pas limitatif. Moi, j'essaie juste de voir si on ne vient pas s'empêcher, là, de possibles ententes qui seraient de l'ordre du privé avec... Non?

**Le Président (M. Reid) :** Me Bacon.

**M. Villeneuve :** Je vous dis cela, parce qu'on a eu à faire des ententes, nous, le CRTL, avec des entreprises privées pour justement pouvoir partager. Vous avez donné l'exemple tantôt d'un stationnement, là, ou tout simplement d'un point d'arrêt pour l'embarquement et même un stationnement incitatif. Alors, on a pris des ententes avec le secteur privé. Alors, je veux juste voir qu'on ne se limite pas, ici, là, par rapport à de possibles scénarios qui pourraient de produire et qui feraient en sorte qu'ils n'auraient pas la possibilité de faire de telles ententes.

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est bien entendu. Les seules limitations qui existent, c'est celles qui existent dans la loi actuellement.

**M. Villeneuve :** O.K. C'est bon.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres... Mme Vachon. Mme la députée de Vachon. Pardon. Désolé.

**Mme Ouellet :** Ça arrive souvent.

**Une voix :** Du comté de Ouellet.

**Mme Ouellet :** C'est ça.

**Le Président (M. Reid) :** Du comté de Ouellet, oui.

**Mme Ouellet :** C'est sur un peu l'organisation. Premièrement, le transport en commun, on spécifie par autobus. On sait que, sur certains territoires, ils font du transport en commun par taxi, parce que le volume n'est pas suffisant pour avoir un autobus. Donc là, comme on spécifie que ça soit par autobus, est-ce que ça fait en sorte que le transport en commun qui pourrait être offert par taxi ne fait pas partie de 12 et 13? Et ma deuxième...

**M. Daoust :** Il n'y a pas le mot «autobus» dans ça, là.

**Mme Ouellet :** Oui, en haut : Transport en commun par autobus. Section I.

**M. Daoust :** À quelle page vous êtes?

**Mme Ouellet :** Puis après ça, dans le 12e... Je sais qu'on est à 13, là, mais...

**M. Daoust :** À 13.

**Mme Ouellet :** ...dans le 12, on dit...

**Le Président (M. Reid) :** Dans la section I.

• (12 h 50) •

**Mme Ouellet :** Parce que c'est sur deux articles en fait. C'est sur l'ensemble de la section I puis, après ça, c'est l'organisation de la section I, II, III, là. C'est ça que je vous disais, je ne sais pas exactement où je dois faire mon intervention, mais, après ça, dans le 12, on dit : «...sur l'autorité régionale [...] transport métropolitain des services de transport par autobus...» Donc, j'avais cette question-là.

Et ma deuxième question, qui est un autre complètement différent, on fait une section I pour le transport en commun par autobus ou en tout cas, section II sur le train de banlieue et section III, Services spécialisés. Et donc, dans services spécialisés rentre le transport adapté. Et là on met juste «peut offrir» pour... à mobilité réduite, alors qu'on sait qu'il y a déjà des services de transport adapté. Pourquoi est-ce qu'on traite différemment le transport adapté du transport par autobus?

Et pourquoi est-ce qu'on ne lui ferait pas une section qui dirait de la même façon que... à ce moment-là, ce n'est pas «peut», mais «le réseau fournit à l'Autorité [...] conformément à une entente conclue», le transport adapté. Il y a déjà des services sur le territoire, il doit avoir une continuité de ces services-là. Parce que, la façon dont c'est écrit actuellement, on met le transport adapté au même niveau que des services extrêmement particuliers. Moi, je souhaiterais qu'on puisse ajouter une section III, et la III devenant la IV, là, pour le transport adapté, avec des articles semblables à ce qu'on retrouve, là, dans 12 et 14, pour l'autobus et le train.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre. M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. D'abord, peut-être une précision. À l'article 17 dont la députée de Vachon a fait référence, il est bel et bien écrit que «le réseau peut offrir des services spécialisés». Ici, on nomme les quatre types de services spécialisés. Dans le deuxième alinéa, on dit que «le réseau doit, conformément à une entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité[...], fournir les services visés au paragraphe 1<sup>o</sup>». Donc, lorsqu'on lit l'article au complet, on l'interprète dans son ensemble, il y a une obligation d'offrir des services de transport adapté. Donc, la façon de rédiger est peut-être un peu complexe, là, mais ici il y a vraiment une obligation qui est faite au réseau d'offrir des services de transport adapté, ce n'est pas une possibilité. Donc, il va y avoir continuité des services en transport adapté.

**Mme Ouellet :** Puis sur l'autre volet des autobus pour les territoires où le transport en commun est offert par taxi?

**Le Président (M. Reid) :** M. Sauvé.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, est-ce que c'est en référence avec l'article 13 sur les voies réservées que vous posez la question?

**Mme Ouellet :** Non, c'est plus en référence au titre de la section I puis au premier paragraphe de l'article 12.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Pouvez-vous préciser votre question, s'il vous plaît?

**Mme Ouellet :** Bien, c'est parce qu'on dit que le transport en commun, c'est du transport par autobus, alors qu'on sait que, dans certains cas, ce n'est pas des autobus, ce sont des voitures.

**M. Daoust :** On pourrait demander... je pense qu'à l'article 5 il y a une réponse à ça.

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. C'est une approche rédactionnelle. Vous avez le chapitre III, Responsabilités particulières, mais il ne faut jamais perdre de vue le chapitre II, qui est Responsabilités générales, où là c'est le grand chapeau de services de transport collectif. Et on fait référence que, à l'article 8, aux ententes conclues entre le réseau et l'autorité en vertu de l'article 8 de la loi sur l'autorité, où, là, tout type de service de transport collectif peut être donné entre l'autorité... contractualisé entre l'autorité et le réseau... Alors, sinon, ça devient de la microécriture.

**M. Daoust :** C'est parce que ce sont des dispositions particulières. Dans les dispositions générales, c'est déjà couvert, à l'article 10, notamment. Notamment, du transport par autobus, du transport adapté, du covoiturage, du taxi collectif, on l'avait mentionné tantôt.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, ces dispositions générales là... parce que là on a couvert, avec les responsabilités particulières, le transport autobus, le train, des services spécialisés, mais on ne couvre pas le taxi collectif.

**M. Daoust :** En fait, ce qu'on dit, dans...

**Mme Ouellet :** En fait, c'est-u du taxi collectif lorsqu'y a un circuit d'autobus — je ne suis pas sûre que c'est du taxi collectif — qui n'est pas suffisamment utilisé pour fournir un autobus, il me semble qu'on m'a dit — et là, l'exemple, c'est hors territoire, là — que ça se faisait à Saint-Hyacinthe, là, mais je ne suis pas certaine que ça ne se fait pas dans le territoire, que certains circuits d'autobus étaient répondus par du taxi, mais je ne suis pas sûre qu'on qualifie ça de taxi collectif. C'est comme un contrat entre le CIT, à ce moment-là, là, le CIT et des taxis. Si vous me dites que ça rentre dans le taxi collectif, ça va, là, mais je ne suis pas certaine que ça...

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, effectivement, c'est du taxi collectif, et cette forme de service existe également sur le territoire des sociétés de transport. Notamment à Longueuil, il y a des circuits de transport en commun qui sont desservis par des voitures de taxi, et généralement ce sont des bouts de lignes où la fréquence est assez faible et dans des secteurs qui sont d'assez faible densité. Mais, si on va sur le site Internet de la plupart des sociétés de transport, on peut trouver les circuits qui sont desservis en taxis collectifs.

**Mme Ouellet :** O.K. Et, même si ces services-là ne sont pas à l'intérieur des responsabilités particulières parce que l'on vise l'autobus, on vise les trains de banlieue, puis on vise plusieurs services particuliers où on ne retrouve pas le covoiturage et le taxi collectif, vous me dites qu'il n'y a pas de problème.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Mais, à l'article 10 de la loi sur le réseau, on indique que, «pour l'exécution de sa fourniture de service auprès de l'Autorité[...], le réseau peut conclure un sous-contrat avec toute personne exploitant une entreprise de transport collectif — puis là on dit — notamment [...] transport par autobus, [...] transport adapté, [...] covoiturage et [...] taxi collectif». Donc, dans les ententes conclues en vertu de l'article 8 sur l'autorité, le réseau pourra, pour desservir son territoire, avoir des bouts de lignes qui seront desservis en taxi collectif.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ça va? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 13?

**Une voix :** Madame veut intervenir.

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est précisé à l'article 5. L'article 10 est une illustration finalement des sous-contrats que le réseau peut prendre. Mais les grands génériques qui réfèrent à toute entente conclue avec l'autorité en vertu de l'article 8 pour tout type de service de transport collectif, c'est à l'article 5 du réseau, alinéas un, deux, trois. Alors, c'est couvert.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ça va? Alors, avec votre consentement, je vais suspendre l'article 13 et nous allons passer à l'article 14. Non, mais... oui, monsieur?

**M. Surprenant :** Je voudrais ajouter un article avant de passer à l'article suivant, s'il vous plaît.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Alors, je vais suspendre l'article 13. Et vous avez...

**M. Surprenant :** Un amendement à déposer.

**Le Président (M. Reid) :** 13.1, c'est ça?

**M. Surprenant :** Exact, oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, votre amendement va être passé à tout le monde. Oui, ça va.

**M. Surprenant :** Alors, je peux le lire en attendant, oui?

**Le Président (M. Reid) :** On va se donner 30 secondes, là, pour que l'amendement soit distribué. Et vous allez pouvoir prendre... Est-ce que tout le monde l'a? Du côté de l'opposition, vous l'avez? Non. Rapidement, à l'opposition officielle.

Alors, allez-y, M. le député de Groulx, vous pouvez présenter votre amendement.

**M. Surprenant :** M. le Président, d'abord, c'est un amendement que j'ai proposé au ministre la semaine dernière, je voulais simplement qu'il figure, là, aux débats de l'Assemblée. Alors, il se lit comme suit. Alors, c'est : Ajouter, après l'article 13 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, édicté par l'article 4 du projet de loi, l'article 13.1 suivant :

Alors : «13.1. Aux fins de l'application de l'article 6 (5) de la présente loi, la prestation des services est assurée par deux directions territoriales constituées au sein du réseau. La direction de la couronne nord est responsable de desservir les municipalités de la couronne nord et la direction de la couronne sud est responsable de desservir les municipalités de la couronne sud.

«Ces directions territoriales sont formées de comité de décisions respectivement composées de six élus représentant chacune des couronnes. Les décisions prises par ces comités quant à la prestation de service sont acheminées au conseil d'administration du réseau pour approbation.»

**Le Président (M. Reid) :** Alors, comment souhaitez-vous que nous étudions, dans la minute qui reste, là, votre amendement? Est-ce que vous voulez commenter ou... parce qu'on n'a pas beaucoup de temps.

**M. Surprenant :** En fait, la question n'est pas tant de l'étudier. Alors, je pense que ça a été fait le ministre et son groupe. Je voulais simplement que l'amendement figure, là, au verbatim, là, de la commission, alors je tenais à le déposer, M. le Président. Donc, c'est en conformité des propos qu'on avait tenus à une séance précédente. Je voulais vraiment que ça soit déposé par écrit. Alors, une approche qui est constructive, le ministre a semblé apprécier, là, la proposition qu'on faisait, alors qu'on a hâte de voir la suite des choses maintenant.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, merci beaucoup. Oui, M. le ministre, vous voulez réagir? Parce qu'il reste environ 30 secondes de notre période de temps.

**M. Daoust :** Alors, écoutez, je ne voudrais pas abuser de personne, mais effectivement je pense qu'il y a un principe en arrière de tout ça, et on sera en mesure de tout réguler ça.

**Mme Ouellet :** On pourrait peut-être éventuellement...

**M. Daoust :** Oui. On le souhaite tous.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Bonne journée et joyeuse fête de Pâques!

*(Fin de la séance à 13 heures)*