



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 6 avril 2016 — Vol. 44 N° 58

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal (10)

**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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 6 avril 2016 — Vol. 44 N° 58

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

M. Mathieu Lemay

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. André Villeneuve

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

Le mercredi 6 avril 2016 — Vol. 44 N° 58

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation
et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (10)**

(Onze heures trente-huit 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, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Roy (Bonaventure) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, lors de notre dernière séance, nous avons convenu d'étudier chacun des articles proposés à l'article 4 qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain et les suspendre au fur et à mesure. Nous en sommes à l'étude d'un amendement introduisant le nouvel article 13.1. Cet amendement avait été déposé par le député de Groulx.

Je pense que, par convention... par consentement, il y a une volonté de suspendre cette étude-là pour permettre au ministre de présenter, de façon informelle, de présenter... de distribuer et de présenter, de façon informelle, des amendements qu'il veut nous déposer, aujourd'hui, par la suite de nos travaux.

Alors, M. le ministre, si j'ai le consentement? J'ai le consentement de tout le monde. M. le ministre, vous avez la parole.

• (11 h 40) •

M. Daoust : Bien, je vous remercie, M. le Président. Écoutez, simplement, lorsque nous avons ajourné nos travaux, il y avait quelques amendements qui apportaient une modification fondamentale sur notamment la composition du conseil d'administration, et tout ça. Et, considérant ces faits-là, je devais retourner au Conseil des ministres pour obtenir l'aval du Conseil des ministres, je devais retourner au Comité de législation pour m'assurer que la forme respectait ce qui se fait normalement. Alors, ça a été fait et, bon, la bonne nouvelle, c'est qu'on va être capables de procéder, parce qu'on s'entend, les trois partis.

La proposition que je fais, M. le Président, est un peu celle que vous énonciez, c'est que je déposerais, sur des articles qui sont plus fondamentaux, notamment sur la composition de conseils d'administration, et tout ça, deux choses qui ont été discutées longuement. Je déposerais les amendements permettant aux deux partis d'opposition, par un court ajournement... on ne parle pas d'ajourner, là, on continue, mais leur permettre d'en prendre connaissance, de s'assurer que les préoccupations qu'ils avaient soulevées sont couvertes et puis, après ça, bien, on reprendra le cours normal. Et, moi, ce que je proposerais après, c'est qu'on les adopte et qu'on revienne, après ça, aux autres amendements qu'on avait, qui étaient beaucoup plus mineurs que ceux-là. Alors, c'est une façon...

Le Président (M. Reid) : Oui. C'est bien, M. le ministre, mais, comme les mots comptent, il ne s'agit pas d'un dépôt de l'amendement, mais on va distribuer les amendements parce que, pour déposer, il faut y aller formellement.

M. Daoust : D'accord.

Le Président (M. Reid) : On va faire ça après. Mais c'est exactement ce que... Le principe est ce que vous avez dit, là, mais le mot «déposer», il va être remplacé par le mot «distribuer». Alors, si vous voulez...

M. Daoust : Alors, vous êtes le maître du contenant, monsieur, je vous laisse...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre les débats pour permettre cette distribution, et une discussion informelle suivra.

(Suspension de la séance à 11 h 41)

(Reprise à 12 h 12)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous revenons à nos travaux. Les amendements distribués par le ministre ont été analysés. Nous avons pris le temps de comprendre et de regarder. Nous allons procéder maintenant, si j'ai bien

compris, avec votre consentement, à une présentation informelle des amendements. Par la suite, nous... et avec des questions, si vous voulez, une discussion. Et, par la suite, lorsque nous aurons terminé cette partie-là, nous reviendrons à l'étude article par article de ces amendements. Ça vous convient? Consentement de tout le monde?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Oui. Alors, M. le Président, simplement, ce que je proposerais, c'est que le collègue du ministère, ici, explique essentiellement chacun des articles, ce qui était la préoccupation, nous rappelle ça, puis il explique en quoi ça règle la préoccupation que nous avons. Alors, si j'ai le consentement de mes collègues, on pourrait procéder de cette façon-là.

Le Président (M. Reid) : Allons-y. On a le consentement?

Une voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, on a huit amendements. Les huit amendements, on peut les regrouper en trois thèmes. Le premier thème, c'est couvert par l'amendement à l'article 24...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse, M. Sauvé. On ne vous a pas nommé; vous ne vous êtes pas nommé non plus. La première fois, il faut le faire pour les fins d'enregistrement. Allez-y.

M. Sauvé (Sylvain) : Sylvain Sauvé, ministère des Transports du Québec.

Le Président (M. Reid) : Continuez.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, je disais qu'on a trois thèmes, là. Le premier thème, là, on pourrait prendre l'article 24. L'article 24 vient modifier la composition du conseil d'administration du Réseau de transport métropolitain. Dans le projet de loi initial, nous avons cinq élus et 10 indépendants. La proposition qui est faite ici, c'est de passer à huit élus et sept indépendants.

Le deuxième groupe d'amendements concerne ce qu'on appelle les plans de desserte. Donc, cet amendement-là vise à donner davantage de prise aux élus des couronnes nord et des couronnes sud sur le plan de desserte de leur territoire parce que leur territoire sera desservi par le Réseau de transport métropolitain.

Donc, à l'article 6, l'amendement qui modifie l'article 6, on indique que le RTM doit «proposer un plan de desserte pour l'ensemble de son territoire».

L'article 35, on indique qu'il y a deux comités qui doivent être formés pour les services sur le territoire de chacune des deux couronnes — donc, on a un comité couronne nord, un comité couronne sud — et ils doivent faire des recommandations sur la prestation de services incluant le plan de desserte sur le territoire des municipalités locales concernées.

On dit également, dans cet amendement-là, que ces comités-là ne peuvent être composés que de membres provenant des couronne nord et couronne sud.

Le troisième amendement qui concerne les plans de desserte, c'est l'article 80 — ça, c'est un amendement de concordance, là — où on indique que les sociétés de transport doivent également proposer un plan de desserte. Donc, on a le même libellé, tant pour le réseau que pour les sociétés de transport.

Et on arrive ensuite au troisième thème couvert par les huit amendements. Il s'agit des amendements qui concernent les articles 71, 71.1, 91.1 et 112.1. Donc, ici, c'est l'enjeu des contributions municipales. Un enjeu qui avait été soulevé, qui était important, c'était la possibilité que les couronnes puissent convenir entre elles... les municipalités des couronnes, là, puissent convenir entre elles d'une formule de partage des contributions municipales qui sont exigées par l'autorité.

Donc, ces articles-là... dans 71, ce qu'on indique, c'est qu'il y a des modalités particulières qui peuvent permettre aux municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud de partager les contributions qui leur sont exigées. Donc, ça, c'est dans la politique des financements. Donc, on ajoute, dans la politique des financements, l'idée qu'il puisse y avoir des modalités particulières pour les couronne nord, couronne sud.

On ajoute, à 71.1, un article qui oblige l'autorité à consulter les municipalités locales pour ces modalités particulières là.

Et on ajoute un autre article, à 91.1, qui dit, pour l'essentiel, que les municipalités locales des couronnes nord et de la couronne sud peuvent convenir d'une autre formule. Donc, il y a encore un droit de retrait. Donc, si la formule qui est dans la politique de financement ne convient pas... celle pour laquelle ils auront été consultés, si ça ne convient pas, les municipalités des couronnes peuvent convenir entre elles d'une autre formule. Donc, sur la couronne nord, on peut convenir d'une autre formule et, sur la couronne sud, on peut convenir d'une autre formule.

Mais l'article 91.1 va encore plus loin en disant, au deuxième alinéa, que, lorsque seules certaines municipalités sont desservies par un service de transport, elles peuvent conclure une entente de la nature de celle visée au premier alinéa.

Ce que ça signifie, c'est que des municipalités... on va prendre l'exemple de Chambly, Richelieu, Carignan, qui sont aujourd'hui organisées en CIT, qui sont desservies par un service commun, parce que le service est organisé par

le CIT, pourraient décider, ces trois villes-là, de ne pas prendre une formule commune à l'ensemble de la couronne sud, mais de conserver la formule qui existe présentement. Donc, elles pourraient, elles aussi, dire : Nous, on est desservies par des lignes de transport qui sont communes aux trois municipalités. On veut continuer à se partager ça comme on le faisait auparavant.

Et on a l'article 112.1. 112.1, ce que ça fait, c'est que ça fait en sorte que les MRC sont également couvertes par la possibilité d'avoir une formule de partage, là, qui va être particulière, là. Et on indique, ici, que les municipalités hors territoire vont pouvoir le faire aussi.

Là, ça, c'est, je crois, le député de Berthier qui avait amené cette problématique-là. Donc, on a quatre MRC qui sont hors territoire, là. Il y a Matawinie, si je me souviens bien, D'Autray, Joliette et une dont le nom m'échappe, là, qui font partie du CRT de Lanaudière. Donc, les municipalités qui sont dans le CRT de Lanaudière actuellement et qui sont sur le territoire de l'autorité et celles qui sont hors du territoire de l'autorité pourront convenir entre elles de maintenir les formules existantes au CRT de Lanaudière.

Donc, ça résume un peu...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. Juste une question sur ce que M. Sauvé a dit à l'article 91.1, là. Je vous écoutais parler puis vous faisiez mention, dans votre allocution, là, que vous parlez de la couronne nord et de la couronne sud. Mais il me semble, quand je lis le texte... c'est peut-être moi qui fais juste lire rapidement, là, mais il me semble que je vois juste, à ce moment-là, qu'on parle de la couronne nord.

M. Sauvé (Sylvain) : Non...

Des voix : ...ne lisez pas à la fin de l'article.

M. Sauvé (Sylvain) : Vous allez voir, à la fin du premier paragraphe : «Il en est de même pour les municipalités locales de la couronne sud.»

M. Lemay : À cause que...

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, ce n'est pas répété au complet. C'est juste dire que c'est idem.

M. Lemay : Merci.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Est-ce que vous avez terminé votre présentation?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que vous avez des questions, des interventions? Mme la députée de Vachon, oui?

Mme Ouellet : Moi, je vais avoir des interventions, pas sur le global, mais sur le détail, des questions de clarification, dans un premier temps. Bien, je ne sais pas si on peut le faire maintenant. Je ne sais pas comment vous voulez procéder, là.

M. Daoust : Bien, moi, je proposerais, si on est d'accord, qu'on commence l'article par article avec ces articles-là, puis on posera les questions, puis on les adoptera au fur et à mesure.

Le Président (M. Reid) : O.K. Est-ce qu'on a consentement pour faire comme ça, là?

Une voix : Consentement, oui.

Le Président (M. Reid) : Oui? Alors, nous allons commencer. J'imagine que c'est vous qui allez déterminer l'ordre dans lequel vous allez présenter vos amendements, mais ça va être dans l'ordre, j'imagine, où ils ont été distribués. Enfin, allez-y, de toute façon, M. le ministre, puis vous direz, à chaque fois, à quel article on...

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Parce qu'il faut rouvrir chacun des articles, là. On va réétudier chaque article. Il y a un mot pour ça...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : ...l'étude.

M. Daoust : Alors, on commencerait...

Le Président (M. Reid) : Oui, reprendre l'étude.

M. Daoust : On commencerait, M. le Président, par l'article 24, qui est la constitution du C.A., qui était une préoccupation.

Le Président (M. Reid) : Donc, nous reprenons l'article 24, tel qu'édicte... de l'article 4? Donc, nous sommes toujours... Juste en termes techniques, là, nous sommes toujours dans l'étude de l'article 4 qui fait la loi sur la...

M. Daoust : La partie IV, oui.

• (12 h 20) •

Le Président (M. Reid) : La partie IV, si vous voulez, là. Et donc, à l'intérieur de ça, il s'agit de l'article 24, c'est ça?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Donc, nous nous remettons à l'étude de l'article 24, et vous avez un amendement à proposer.

M. Daoust : Oui. Alors, à l'article 24, qui est... ou on remplacerait l'article 24 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain par le suivant :

«Le réseau est administré par un conseil d'administration composé de 15 membres désignés comme suit :

«1° trois par la ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération;

«2° un par la ville de Laval;

«3° un par la ville de Longueuil, agissant par son conseil d'agglomération;

«4° quatre par les municipalités locales de la couronne nord;

«5° quatre par les municipalités locales de la couronne sud; et

«6° deux usagers [du service] de transport collectif par la Communauté métropolitaine de Montréal, dont un usager des services [du] transport collectif et un usager du transport adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite.

«Les membres désignés par la Communauté métropolitaine de Montréal doivent être des usagers des services de transport collectif qui résident sur son territoire.

«Au moins sept membres du conseil doivent se qualifier à titre de membres indépendants. La Communauté métropolitaine de Montréal détermine, parmi les municipalités ou les groupes de municipalités, [visant] au premier alinéa, qui ont l'obligation de désigner des membres indépendants et fixe, à leur égard, le nombre minimal de tels membres. La décision de la communauté est prise à la majorité des 2/3 des voix exprimées.

«Est un membre indépendant celui qui se qualifie, de l'avis de l'autorité qui le désigne, comme administrateur indépendant au sens de l'article 4 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (chapitre G-1.02). Les dispositions des articles 5 à 8 de cette loi s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires.

«[Et] la désignation des membres indépendants se fait en tenant compte des profils de compétence et d'expérience approuvés par le conseil.» Voilà.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, on comprend, là, qu'on passe, de l'ancienne proposition 24, de 10 membres indépendants à sept membres indépendants. Et qu'au lieu d'avoir les membres indépendants identifiés pour chacune des régions de la CMM on laisse la CMM décider, là, aux deux tiers, comme on avait d'ailleurs demandé.

Je me demandais : Est-ce que, dans... Donc, le réseau de l'administration... la nomination, par l'établissement d'où sont les indépendants puis où sont les non-indépendants, mais la nomination de ceux qui vont siéger, par exemple, pour la couronne nord, c'est qui qui va la déterminer?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, la désignation soit des indépendants soit des élus pour la couronne nord ou la couronne sud sera désignée par le secteur. Donc, le secteur, c'est les municipalités qui sont membres de la couronne nord ou de la couronne sud. Et on a une liste de ces municipalités-là.

Mme Ouellet : ...il fait quoi?

M. Sauvé (Sylvain) : Attendez, je vais...

(Consultation)

M. Sauvé (Sylvain) : Le processus, il est indiqué à l'article 25. La liste des municipalités, elle, est indiquée à l'article 6. À l'article 6 du réseau, là, on indique ce qu'on entend par «municipalités de la couronne nord et municipalités de la couronne sud». Et, à l'article 25, on indique que c'est le regroupement de ces municipalités-là qui va désigner les membres indépendants ou élus de la couronne nord et de la couronne sud.

Mme Ouellet : Et est-ce que ce processus-là de l'article 25 est conforme? Parce que, vous savez, dans la CMM, là, ils ont déjà... ils se sont déjà donné une façon de fonctionner, pour les gens de la couronne sud puis pour les gens de la couronne nord, avec un processus de nomination des gens représentant la couronne sud puis les gens représentant la couronne nord.

Donc, est-ce que le processus déterminé à l'article 25 est conforme à ce qui se fait déjà à la CMM? Vous avez choisi de prendre un processus un petit peu différent. Puis, si c'est un peu différent, pourquoi... En fait, je n'ai rien contre, là, mais juste comprendre la logique qui est en arrière.

M. Sauvé (Sylvain) : Effectivement, le processus est légèrement différent, mais il est analogue. Dans la Loi sur la CMM, il est indiqué que la nomination se fait par les MRC qui sont sur la couronne nord et les MRC qui sont sur la couronne sud. Donc, sur la couronne nord, on a la MRC Deux-Montagnes et Mirabel qui sont jumelées ensemble; on a la MRC Thérèse-De Blainville, la MRC de L'Assomption et la MRC Les Moulins.

Chaque MRC... bien, chaque groupe de MRC, les maires se réunissent et ils ont un nombre de voix qui est proportionnel à leur population au sein de leur MRC, et chaque groupe de... chaque MRC, là, désigne un représentant de la CMM. Donc, les quatre représentants de la couronne nord à la CMM sont désignés par leur MRC ou leur groupe de MRC. Donc, par exemple, la MRC Thérèse-De Blainville va désigner une personne, la MRC Les Moulins, L'Assomption et Mirabel et Deux-Montagnes ensemble vont désigner une autre personne. Donc, ils ont quatre postes sur les 28 à la CMM.

La raison pour laquelle on ne peut pas faire ça ici, c'est que les membres indépendants et les membres élus, on ne connaît pas leur nombre a priori puisque c'est la CMM qui va devoir décider, dans le quota des quatre membres qu'on aura au réseau, lesquels seront indépendants et lesquels seront des élus. Donc, aller aussi loin que le fait la CMM dans son processus de nomination, il aurait fallu dire que c'est Thérèse-De Blainville qui va nommer l' élu ou l' indépendant, donc il aurait fallu faire un choix déjà là ou créer un autre mécanisme encore pour voir, au sein de la couronne nord, comment ils vont se répartir les sièges d' élus et les sièges indépendants. C'est la raison pour laquelle c'est fait de cette façon-là.

Mme Ouellet : Et, si vous pouvez nous résumer, parce qu'on ne l'a pas encore étudié, l'article 25, là, juste nous résumer c'est quoi, la façon qui est proposée, là... Parce que je le lis vite, là, mais c'est quand même un article costaud, là.

M. Sauvé (Sylvain) : O.K. Donc, c'est une procédure, comme on disait tantôt, qui est analogue à celle qu'on a à la CMM. Donc, ici, on a le secrétaire qui va convoquer «une réunion des maires des municipalités locales de la couronne nord et une réunion des maires des municipalités locales de la couronne sud». Donc, plutôt que de se faire par MRC, c'est l'ensemble des maires de la couronne nord et de la couronne sud qui sont mentionnés à l'article 6, où on nomme chacune des municipalités, là, qui sont convoquées à cette rencontre-là.

Donc, le deuxième paragraphe indique que les maires vont déposer une résolution qui indique le nom des candidats que leur conseil propose pour obtenir un des quatre postes sur le C.A. de l'autorité.

Les maires, ensuite, vont...

Mme Ouellet : Le maire de chaque municipalité va déposer des candidatures.

M. Sauvé (Sylvain) : Pourrait.

Mme Ouellet : O.K.

M. Sauvé (Sylvain) : Pourrait.

Mme Ouellet : Pourrait.

M. Sauvé (Sylvain) : Pourrait. Bien...

Mme Ouellet : O.K. C'est quand on dit «les maires», là, en fait, c'est chacun des maires peut?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Mme Ouellet : O.K.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, chacun des maires pourrait arriver avec son candidat ou sa candidate...

Mme Ouellet : Sa candidate. O.K.

M. Sauvé (Sylvain) : ...donc, pour chacun des postes, là.

Ensuite, au début de la rencontre, ils doivent «prévoir la procédure à suivre en cas d'égalité des voix». Donc, si jamais il y a égalité, bien, on doit indiquer ce qui va être fait.

Par la suite, on passe au vote. Donc, chaque maire a un nombre de voix qui correspond à la proportion de la population de sa municipalité par rapport au territoire de sa couronne. Donc, si vous avez 8 % de la population de la couronne nord, bien, vous allez avoir 8 % des voix.

Et puis le secrétaire établit le processus de mise en candidature, qui est décrit dans le cinquième paragraphe et le sous-paragraphe a et b.

Donc, c'est une mécanique qui est un peu complexe, qui est un peu lourde, mais qui est analogue à celle qu'on a à la CMM, mais qui n'est pas en tous points similaire pour la raison que j'ai expliquée tantôt.

M. Daoust : Mais, je pense, si je peux commenter aussi sur ça, M. le Président, c'est que ça donne beaucoup de flexibilité, mais, en même temps, ça fait en sorte qu'il n'y a personne qui décide pour la couronne sud, sauf la couronne sud, puis il n'y a personne qui décide pour la couronne nord, sauf la couronne nord. Alors, je pense que la démocratie joue bien son rôle.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx.

• (12 h 30) •

M. Surprenant : Oui. J'aurais, au niveau de la désignation, justement, des membres indépendants, on ne sait pas ce qui peut se passer dans le temps et puis comment il peut y avoir des fois des jeux de négociation pour établir qui va être un membre indépendant ou pas ou d'où on va aller les chercher, ces gens-là. Alors, on veut en avoir sept, on en a deux déjà, d'emblée, là, qui doivent être indépendants, donc les cinq autres doivent être pris dans les cinq premières catégories.

Moi, ce que je pourrais proposer, c'est qu'on pourrait dire qu'il devrait y en avoir au moins un de ville de Montréal, couronne nord puis couronne sud, pour éviter que, pour des raisons qu'aujourd'hui peut-être auxquelles on ne pense pas, qu'éventuellement on dise que, bon, bien, alors, ça en prend cinq, on va forcer pour qu'il y en ait quatre de la couronne sud ou quatre de la couronne nord puis que l'autre, on le prendra ailleurs. C'est juste pour éviter une mésentente éventuelle qu'on ne puisse pas contrôler. Puis, pour avoir une représentativité, de toute façon, d'indépendants d'un peu partout, on pourrait peut-être d'emblée fixer un nombre minimal, donc, pour la ville de Montréal, couronne nord et couronne sud, à un chacun. Et puis, bon, le reste pourra être décidé, là, à la majorité des deux tiers à ce moment-là.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : C'est une possibilité, là. C'est aux membres de la commission de voir s'ils souhaitent aller dans cette direction-là. Mais, techniquement, c'est faisable.

M. Daoust : En fait, la difficulté que j'ai, c'est qu'on devient tellement directifs. Je disais à la dernière réunion : Il ne faut pas que ça devienne un manuel de procédures. Actuellement, il faut quand même laisser un minimum d'autorité puis de pouvoir à ces organismes-là. Sans ça, on va le faire par informatique, je pense. Puis moi, là, je vous le dis, j'ai été loin pour aller chercher ces articles-là. De retourner avec des papillons puis de dire : Bien là... je trouve ça un peu difficile, je vous le dis, là, ça devient difficile pour moi.

Le Président (M. Reid) : Juste le temps... M. le député de Groulx, ça va?

M. Surprenant : Oui.

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

Mme Ouellet : Oui. Juste une question d'information. Du côté de — puis je ne sais pas si vous l'avez, mais probablement — la STM, du RTL et du STL... de la STL, en fait, ils ont combien de membres indépendants, eux, sur leur conseil d'administration? Parce que, dans le fond, on crée une société qui est un peu équivalente, là, pas tout à fait, là, à cause du train, là, mais un peu équivalente. Ça fait que, juste savoir si, en termes de cohérence, on se rapproche. C'est-à-dire pareil, ou on se rapproche? Ça ressemble à quoi du côté de la STM, RTL puis STL?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Du côté des trois sociétés ou même de l'ensemble des sociétés de transport, il n'y a pas d'obligation de se conformer aux bonnes pratiques énoncées par la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Donc, tout ce qu'on a, c'est des élus municipaux plus deux usagers dans la plupart des sociétés, sauf à Montréal, où il y a trois usagers, deux pour les... un usager en bas de 35 ans, un autre usager, qui est Philippe Schnobb, et une personne représentant des usagers du transport adapté. Donc, à Montréal, il y en a trois, tous les autres sont des élus municipaux, et, à Longueuil et à Laval, c'est deux usagers, et tous les autres sont des élus municipaux.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement à l'article 24?

M. Surprenant : Oui. J'ai peut-être une petite... un mot que je vous... Je demande pourquoi on utilise ce mot-là à l'item 6° : «Deux usagers des services de transport collectif par la Communauté métropolitaine de Montréal, dont un usager des services de transport collectif». Alors, le «dont», je suggérerais peut-être de le remplacer par «soit», au lieu de «dont», tout simplement. Un petit détail, là, mais...

Le Président (M. Reid) : On va parler aux juristes. Oui.

Mme Bacon (Nathalie) : Nathalie Bacon, ministère des Transports. Alors, le libellé est similaire à ce qu'on a dans la Loi sur les sociétés de transport, où qu'on dit «dont un usager et un usager».

M. Surprenant : C'est bien, parfait. Dans ce sens-là, pas de trouble, on va vivre avec. Pas de problème.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 24, qui en fait consiste à remplacer l'article 24? Est-ce que cet article 24 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, à vous la parole pour l'article suivant.

M. Daoust : On va maintenant déposer...

Le Président (M. Reid) : L'article 24, qui est amendé, on doit l'adopter aussi. Donc, est-ce que l'article 24 tel qu'amendé est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Oui. Bon. Bien, il ne faut pas passer à côté, parce que... À vous la parole, M. le ministre.

M. Daoust : Bon. L'article 24, j'ai 24.1. J'ai un amendement à apporter puis je pense que ça... tout le monde va être assez confortable avec. Ce que ça dit, c'est d'ajouter, après l'article 24 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi, le suivant :

«24.1. La composition du conseil doit tendre à une parité entre les hommes et les femmes. Le conseil doit également être constitué de membres dont l'identité culturelle reflète, le plus possible, les différentes composantes de la société québécoise.»

Quand on est dans des grandes villes comme Montréal, ce n'est pas anormal qu'on ait des représentants des différentes communautés. Et ça, c'est un peu une formule... pas usuelle, mais c'est la façon qu'on a de le dire, parce que, si on ne l'impose pas, si on ne le demande pas, ça n'arrivera pas. Et c'était une demande spécifique du Conseil des ministres, d'ajouter ça.

Le Président (M. Reid) : Alors, bon, l'article... On n'a pas eu une copie, mais on peut avoir la copie. Est-ce que vous voulez attendre — je parle aux membres de la commission — d'avoir l'article entre les mains? Alors, on photocopie l'article.

On suspend les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 35)

(Reprise à 12 h 37)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. M. le ministre a lu son amendement tout à l'heure, est-ce qu'il y a des commentaires sur cet amendement ou des interventions? Ça va? Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : J'ai deux questions. Premièrement, est-ce qu'il y a des libellés semblables à celui-là qui existent dans le corpus législatif puis, si oui, où? Puis je pense que c'est quand même assez nouveau, là. C'est nouveau depuis quand?

Et l'autre chose, quand qu'on dit qu'il «reflète, le plus possible, les différentes composantes de la société québécoise», là, on est vraiment sur le territoire de la CMM. Et on sait que la CMM, c'est la région de Montréal, et la région de Montréal n'est pas nécessairement au reflet de l'ensemble des autres régions au Québec. Et donc je me demandais pourquoi avoir choisi les «composantes de la société québécoise» plutôt que «doit tendre à une parité doit également être constituée de membres dont reflète, le plus possible, les différentes composantes des territoires, de chacun des territoires».

M. Daoust : ...territoires desservis.

Mme Ouellet : Des territoires desservis. Parce que, comme on a ça divisé en île de Montréal, Laval, Longueuil, couronne nord, couronne sud, puis que ce sont les gens de chacun de ces territoires-là qui décident de leurs représentants, bien, je pense que ça devrait être plus...

M. Daoust : Peut-être que...

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, effectivement, le libellé est similaire au libellé utilisé des lois constitutives d'organismes. Plus récemment, on avait la Loi sur Bibliothèque et Archives nationales du Québec pour «doit tendre à [la] parité». Donc, dans le corpus législatif, on a «tend à [la] parité» ou «doit tendre à [la] parité», qui sont deux synonymes.

Pour ce qui est de la deuxième phrase, elle respecte la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, où l'identité culturelle est reflétée par les différents composants de la société québécoise. Et j'imagine que les territoires du réseau sont le reflet de la société québécoise.

Mme Ouellet : Bien, pas tout à fait. Mais ce que je comprends, c'est que la deuxième phrase... le «doit tendre à [la] parité», on l'a ailleurs — et dont une des places est la Grande Bibliothèque — mais, la deuxième phrase, on ne l'a pas ailleurs, c'est nouveau, c'est du...

Mme Bacon (Nathalie) : Je vais préciser.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : Je n'ai pas fait le corpus législatif complet. Je peux faire des vérifications pour vous. Ce qu'on a fait à la bibliothèque, c'est qu'on a dit «tendre à [la] parité» puis, pour l'identité culturelle, on a référé à l'article 43 de la loi sur la gouvernance. Dans ce cas-ci, on ne voulait pas référer à l'article 43, on voulait avoir un libellé autonome qui était autonome à la loi sur le réseau. Donc, on a rédigé, avec les emplois supérieurs, un libellé spécifique qui respecte la politique prise sur la diversité culturelle en vertu de l'article 43 de la loi sur la gouvernance.

Mme Ouellet : C'est quoi, l'article 43, et pourquoi cette fois-ci vous n'avez pas souhaité coller à l'article 43?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est un choix rédactionnel.

Mme Ouellet : O.K., mais...

Mme Bacon (Nathalie) : Mais ça respecte en tous points la politique actuelle sur l'identité culturelle, qui est la politique qui porte le numéro 1215-2011.

Mme Ouellet : Oui, mais vous comprenez qu'on ne l'a pas tous lue, ici, la politique culturelle, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous voulez, on peut en faire un dépôt.

• (12 h 40) •

Mme Ouellet : Donc, moi, ce que j'aimerais savoir, c'est : Est-ce que vous pouvez me le lire, l'article 43? On l'a sorti.

Mme Bacon (Nathalie) : Je vais vous lire ça.

Mme Ouellet : L'article 43, parce que — vous me dites ça, mais... — peut-être, vous, vous avez en tête qu'est-ce qu'il y a en arrière de ça, mais pas moi :

«1° que les conseils d'administration soient, pour l'ensemble des sociétés, constitués de membres dont l'identité culturelle reflète les différentes composantes de la société québécoise;

«2° que les conseils d'administration soient, pour l'ensemble des sociétés, constitués à parts égales de femmes et d'hommes...»

Donc là, ce n'est pas pareil, hein, parce que là, on dit «à parts égales».

M. Surprenant : Pouvez-vous le déposer par écrit?

Mme Bacon (Nathalie) : La politique?

M. Surprenant : L'article 43, pour qu'on puisse... Parce que là elle l'a lu, là, mais moi, je ne l'ai pas, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Moi, je l'ai ici, là. Je peux... Alors donc, la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État réfère aux deux politiques adoptées par le gouvernement. Dans les lois constitutives d'organismes, on va avoir un libellé particulier où, au lieu de dire... Parce que, si vous regardez 43, c'est l'ensemble des sociétés d'État qui doit satisfaire à des objectifs. Et là, lorsqu'on a une loi autonome constitutive d'organismes... vont avoir un libellé particulier, sur mesure pour cet organisme-là. C'est tout simplement la raison.

Mme Ouellet : Juste : Pourquoi est-ce que vous avez choisi, dans ce cas-ci, de ne pas reprendre... Parce que vous avez référé à l'article 43, mais, effectivement, l'article 24.1, pour la question de la parité, est beaucoup moins fort que l'article 43 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, où ils disent : «2° que les conseils d'administration soient, pour l'ensemble des sociétés [d'État], constitués à parts égales...» Donc, c'est vraiment à parts égales, il n'y a pas de «doit tendre», parce que «doit tendre», les gens, sur un conseil de 15 personnes, il pourrait y avoir seulement trois femmes puis ils pourraient dire : Bien, on tend. Donc, c'est une intention, mais ce n'est pas nécessairement un résultat. Donc, pourquoi avoir fait le choix d'avoir une formulation qui est moins forte que la loi sur les sociétés d'État?

Mme Bacon (Nathalie) : Juste préciser...

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Sauvé (Sylvain) : Une précision, c'est que l'article auquel on vient de référer dans la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État parle d'un ensemble, donc la parité ou l'égalité doit être atteinte dans l'ensemble des sociétés d'État. Ici, c'est spécifique au réseau ou à l'autorité. Et, effectivement, l'égalité a été atteinte dans l'ensemble des sociétés d'État, on est à peu près à 50 % de femmes sur les conseils d'administration pour l'ensemble des sociétés qui sont couvertes par la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. C'est la nuance qu'il y a entre cette loi-cadre-là sur la gouvernance et la loi spécifique sur le réseau de l'autorité.

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions sur l'amendement? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, cet amendement consistait à introduire, hein, je pense, un nouvel article. Alors, il est adopté.

Alors, M. le ministre, nous allons passer — ce que j'ai compris tout à l'heure — par consentement, à l'article 35?

M. Daoust : Oui. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Toujours dans l'article 4 du projet de loi.

M. Daoust : Alors, l'article 35 :

«Le conseil doit également constituer, en outre des comités mentionnés à l'article 33, les comités suivants :

«1° un comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif qui a notamment pour fonctions d'élaborer, en tenant compte des particularités respectives des municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud, des orientations concernant la qualité des services aux usagers, de soumettre ces orientations au conseil et d'en assurer le suivi;

«2° deux comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l'un pour les municipalités locales de la couronne nord et l'autre pour les municipalités de la couronne sud, qui ont notamment pour fonction de [former] des recommandations au conseil concernant la prestation de ces services, incluant le plan de desserte, sur le territoire des municipalités locales concernées.

«Chaque comité constitué en vertu du paragraphe 2° du premier alinéa est exclusivement composé de membres du conseil qui ont été désignés par les municipalités locales de la couronne nord et par les municipalités locales de la couronne sud, selon le cas.»

Voilà.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il s'agit de remplacer l'article 35 par celui-là?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui.

Le Président (M. Reid) : O.K. Des interventions?

Mme Ouellet : Oui. Donc, le deuxième, là, le deuxièmement est le coeur de ce qu'on discute depuis déjà un certain temps. J'avais compris — et c'est peut-être le libellé, mais vous comprendrez que ce n'est pas clair, de la façon dont c'est écrit — que le comité couronne sud, c'est vraiment lui qui gérait tout le transport collectif couronne sud. Et que la façon de l'écrire, recommande, donc, à l'ensemble du conseil d'administration... Mais le conseil d'administration n'aurait pas la possibilité, de son propre chef, de pouvoir prendre des décisions concernant le transport par autobus ou le transport adapté sur la couronne sud... et que la seule marge qu'il avait, c'était d'adopter ou de refuser la recommandation de la couronne sud. Et je ne vois pas tout à fait le reflet de ça ici, je ne sais pas comment on peut clarifier ce volet-là.

Parce que, même si le comité recommande, il faut que tout passe par ces comités-là et donc que l'ensemble du conseil d'administration n'ait pas la possibilité de faire des... propres décisions en dehors des recommandations qui ont été déposées, donc, ça revenait, dans le fond, à ce que la couronne sud décide pour la couronne sud, et la même chose pour la couronne nord. Et la seule chose qui était donnée à l'ensemble du conseil d'administration, c'est un droit de veto. Ce n'était pas écrit comme ça, là, mais c'est la compréhension que j'en avais eue lors de nos discussions. Et il me semble que, dans la façon dont c'est écrit actuellement, il manque une petite attache ou deux.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre ou M. Sauvé? M. le ministre.

M. Daoust : En fait, ce qu'on avait dit, c'est qu'il y avait un pouvoir de recommandation, puis j'avais donné l'exemple dans le temps des comités de vérification, j'avais donné l'exemple d'un comité de ressources humaines, j'avais donné l'exemple d'un comité de gouvernance. Puis je pense que c'est ce que ça reflète aussi, là, «qui ont notamment pour fonction de formuler des recommandations [...] concernant la prestation de [...] services, incluant le plan de desserte», et tout ça. Je pense que c'est un peu la discussion qu'on avait eue.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé, vous voulez rajouter quelque chose?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, peut-être établir une nuance entre le rôle de ces comités-là puis le rôle du conseil d'administration. Ici, les comités, leur objectif, c'est de faire des recommandations sur la prestation de services, de même que des recommandations sur le plan de desserte du territoire de chacune des deux couronnes. Et ce comité-là va être composé uniquement de quatre représentants nord, quatre représentants sud. Et, lorsque le plan de desserte arrive au conseil d'administration, donc, le conseil d'administration doit se prononcer sur le plan de desserte qui est recommandé par son comité. Donc, ce n'est pas le conseil d'administration qui élabore de son propre chef un autre plan de desserte, il faut que ça passe nécessairement par le comité à prime abord. Donc, il y a une étape préalable.

Il y a un grand rôle qui va être joué par les quatre membres du C.A. qui pourraient arriver de la couronne nord ou couronne sud. Cependant, ça ne fait pas en sorte que l'octroi de contrat, par exemple pour la desserte en autobus sur la couronne nord et sur la couronne sud, va être fait par le comité. Donc, le C.A. a encore un rôle à jouer pour la gouvernance générale du réseau. Ce n'est pas le comité du C.A. qui va donner les contrats, c'est le C.A. qui va approuver l'octroi de contrat au terme d'un appel d'offres.

M. Daoust : Mais on se souvient, par ailleurs, que, considérant les noms, c'est que les deux couronnes contrôlent le conseil.

• (12 h 50) •

Mme Ouellet : On comprend ça, sauf que, lorsqu'on avait discuté... parce qu'une autre des propositions, c'était de faire deux réseaux, hein, un réseau... en fait, trois : un réseau couronne sud, un réseau couronne nord puis un réseau train. Et on en était venus à cette entente-là. Et, à ma compréhension, ces deux comités-là, tels qu'ils nous avaient été présentés, permettaient de répondre au même objectif, que la couronne sud décide pour la couronne sud et que la couronne nord décide pour la couronne nord.

Et, de mémoire, je n'ai pas vérifié les galées, là, mais, de mémoire, on nous avait aussi confirmé que les recommandations qui étaient déposées au conseil d'administration ne pouvaient être qu'acceptées ou refusées. C'est parce que, si une recommandation est déposée, par exemple, par les gens de la couronne sud, sur l'ensemble de comment ils veulent gérer la couronne sud puis que, rendu au conseil d'administration, il y a des modifications qui viennent d'ailleurs, on n'atteint pas l'objectif qu'on s'est donné, que la couronne sud décide pour la couronne sud.

Moi, ce que j'avais compris, c'est que ces recommandations-là qui étaient déposées ne pouvaient être qu'acceptées ou refusées et non pas amendées. Et ce que j'avais compris aussi, c'est que le conseil d'administration ne pouvait pas, de sa propre autorité, préparer, par exemple, la question de la prestation des services de façon autonome, que ça devait obligatoirement... il ne pouvait pas prendre... Moi, ce que j'avais compris, puis je vais vous le dire plus clairement, là, c'est que le conseil d'administration ne pouvait pas prendre aucune décision concernant la couronne sud sans que ça découle d'une recommandation de la couronne sud déposée au conseil d'administration. C'est ce que j'avais compris des deux comités. Et là je vois qu'il y a de la nuance, du gris, un petit peu, qui s'est ajouté, là, dans la proposition. Et ce que je propose, c'est qu'on clarifie ce gris-là.

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

M. Daoust : ...prendre une pause de deux minutes, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui?

M. Daoust : Oui, s'il vous plaît. Merci.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, on va suspendre les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 51)

(Reprise à 12 h 56)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Oui, alors, faisant suite aux commentaires que vous avez apportés puis après conversation avec mon équipe... La difficulté dans ça, c'est que le comité ne peut pas se substituer au conseil d'administration, il ne peut pas avoir un pouvoir supérieur à celui du conseil d'administration.

Je pense qu'ou on a essayé de faire le tour de cet article-là pour justement être capables de s'assurer que les couronnes ont un pouvoir important, pour ne pas dire décisif... D'une part, on parle de nomination aux deux tiers et, après ça, bien on leur donne la majorité, à ce conseil-là, les deux couronnes. Je ne pense pas que les deux couronnes se nuisent une et l'autre, je pense qu'elles vont être beaucoup plus solidaires que d'autre chose. Et, à l'intérieur de ça, bien, le comité arrive, puis il est constitué, il existe, on lui donne des fonctions puis il recommande. Mais on ne peut pas arriver puis dire que le comité se substitue aux décisions du conseil d'administration.

Je pense qu'on va très loin de la façon qu'on va là, et, franchement, là, à partir du moment où ils sont majoritaires au conseil, je ne vois pas comment le conseil pourrait arriver puis dire : Bien, non, ça ne marchera pas. Ils ont implicitement le pouvoir de contrôler ce conseil-là. Alors, c'est un peu ça qui était l'intention. On a constitué le comité, on leur a donné des fonctions, on leur donne un pouvoir de recommandation au conseil puis on dit : Sur le conseil... Vous allez recommander au conseil... sur lequel vous êtes majoritaires.

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

Mme Ouellet : Oui. Oui, mais, en fait, nous, ce qu'on cherchait à créer, c'est de créer des entités pour la gestion des autobus, avoir une équité avec le RTL, avec la STL, où il y a une certaine autonomie. Puis on comprend qu'effectivement ils ne peuvent pas se substituer au conseil d'administration. Ça, on avait compris ça dans la formation des comités. Mais je crois qu'il y a quand même possibilité de faire en sorte de se rapprocher le plus possible, et je pense qu'on n'est pas encore au plus possible à l'intérieur d'une structure comme celle-là.

Et là moi, je ne comprends pas pourquoi l'octroi des contrats... En fait, tout ce qui est autobus, là... Parce que, lorsque je vois «au conseil [...] prestation [des] services, incluant le plan de desserte», en fait, moi, ce que j'aurais voulu voir là, là, c'est que le comité s'occupe de tout ce qui est autobus, transport collectif par autobus et transport collectif... transport en commun, là. Donc, oui, il y a la prestation de services, mais il n'y a pas juste la prestation de services incluant le plan de desserte, mais l'octroi de contrat... Je ne comprends pas pourquoi l'octroi de contrat n'est pas dans ça. Et est-ce qu'il y a d'autres activités qui ne sont pas incluses dans ces deux comités-là? Et est-ce qu'on ne pourrait pas... en disant que le comité recommande... mais, ensuite, que, quand le réseau, dans les activités du réseau... qu'ils assurent la prestation de services, est-ce qu'on pourrait dire : Qui assurent la prestation de services concernant le transport par autobus pour la couronne sud en fonction des recommandations du comité couronne sud, et la même chose pour la couronne nord, en fonction des recommandations du comité couronne nord?

Parce que vous nous aviez dit, M. le ministre, que ces comités-là étaient à l'image du comité de finance ou de je ne sais pas trop quel comité, par exemple le comité de vérification, et que le comité de vérification, lorsqu'il soumettait une recommandation, si ma mémoire est bonne, elle ne pouvait être qu'acceptée ou refusée. Donc, je ne sais pas si on peut l'indiquer, que les recommandations de ce comité-là seraient du même niveau que les recommandations, par exemple, d'un comité de vérification. Je ne sais pas comment on peut ajuster ça, mais il me semble qu'il y a moyen de resserrer un petit peu par rapport à ce qui est là, là.

• (13 heures) •

M. Daoust : Mais la façon que nous avons trouvée, M. le Président, c'est qu'on disait : À partir du moment où ils seront majoritaires au conseil, c'est eux qui décident. Et imaginons que le comité durcit sa position en disant : C'est ça que je veux, puis le conseil dirait : Non, je ne veux pas; il n'arrive rien. Il faut qu'il y ait une autorité à quelque part, et l'autorité, on la retourne là où elle doit être, au conseil d'administration. Mais le conseil d'administration, je le répète, il est majoritaire des couronnes, et ils ne sont pas majoritaires dans le nombre de personnes qu'ils représentent, mais ils sont majoritaires dans les couronnes. Vous savez, les deux ensemble, là, ça ne fait pas Montréal, ça, puis pourtant c'est eux qui décident, c'est eux qui contrôlent.

Alors, la façon qu'on a de faire le tour de cette problématique-là, bien, c'est simple, c'est de dire : Écoutez, vous avez un pouvoir de recommandation, vous regardez vos affaires à vous précisément, vous avez un pouvoir de recommandation au conseil qui, lui, est constitué majoritairement de vous. J'ai de la difficulté à dire que je peux aller plus loin que ça sans remettre en cause la légitimité d'un conseil.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon... Vous aussi?

Mme Ouellet : Vous dites : Les couronnes sont majoritaires. Mais la couronne sud n'est pas majoritaire au conseil d'administration et la couronne nord n'est pas majoritaire au conseil d'administration, et on ne peut pas présumer de quelles seront des alliances éventuelles à son conseil d'administration, là. Et ce qu'on essayait de faire à travers ces comités-là, c'est que la couronne sud décide pour la couronne sud et non pas la couronne sud avec la couronne nord décide pour la couronne sud à l'intérieur du conseil d'administration. On essayait de reproduire...

Le Président (M. Reid) : Je vais devoir... Oui, allez-y, terminez, parce qu'étant donné l'heure, là, je me fais faire des gros yeux par certains membres de la commission.

M. Daoust : On reprendra...

Le Président (M. Reid) : On reprendra tout à l'heure, à 13 heures... pas à 13 heures, mais à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 2)

(Reprise à 15 h 6)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que 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.

Lors de la suspension de nos travaux, cet avant-midi, nous en étions à l'étude d'un amendement visant à remplacer l'article 35 du projet de loi, et la parole était à Mme la députée de Vachon. Je ne sais pas si Mme la députée de Vachon voulait reprendre la parole.

Mme Ouellet : Oui. Donc, nous étions, là, à l'article 35, à l'amendement de l'article 35, sur le deuxième picot. J'aurai des questions concernant, là, le 1^o, mais, sur le 2^o et donc sur le rôle des deux comités, là, couronne sud et couronne nord, je me demandais quels autres... Parce qu'on nous a mentionné, là, avant le dîner, qu'il y avait l'octroi des contrats qui n'était pas dans le 2^o. Est-ce qu'il y a d'autres fonctions concernant le transport en commun et le transport adapté qui ne sont pas dans le 2^o?

M. Daoust : ...si vous permettez.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Daoust : D'abord, il y a juste une chose que voudrais faire, puis... Quand c'est des journées comme ça, c'est des journées comme ça. Mais il y a une coquille dans le document qui vous a été circulé, et j'aimerais simplement remplacer le document, M. le Président, parce qu'il y a un mot qui a été omis qui est mis partout. Et je vous le lis rapidement, là...

Le Président (M. Reid) : On parle de l'article 35?

M. Daoust : Oui, toujours de l'article 35. Je vais le circuler, mais c'est parce que ce n'est pas un amendement qu'on apporte, c'est simplement une coquille qui a été faite. C'est, quand vous arrivez à la troisième ligne du deuxième alinéa, on dit : «deux comités sur les services de transport en commun par autobus et transport adapté aux personnes à mobilité réduite, l'un pour les municipalités locales...» On avait omis le mot «locales».

Mme Ouellet : Il est là.

M. Daoust : À la deuxième place. Je m'excuse. Après ça, on dit : «...de la couronne nord et l'autre pour les municipalités locales de la couronne sud...» C'est une coquille, là.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, juste pour régulariser la situation, je vous demande de faire un retrait de votre amendement précédent...

M. Daoust : Je retire le premier amendement pour le remplacer par celui-ci, tout simplement.

Le Président (M. Reid) : Et vous l'avez présenté, donc on continue les échanges. Mme la députée de Vachon avait posé une question, je crois... M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, ce qui est du ressort du comité, c'est essentiellement des recommandations sur l'ensemble des aspects liés à la prestation de services sur le territoire des couronnes nord et des couronnes sud et notamment... ou incluant le plan de desserte. Le plan de desserte, là, c'est ce que les exploitants doivent proposer à l'autorité pour desservir leur territoire, donc, par exemple, la définition des circuits et des parcours. Et, une fois que le plan de desserte est élaboré, donc étudié par le comité, recommandé au C.A., entériné par le C.A., là il y a un contrat qui doit être négocié avec l'autorité.

Donc, le rôle du comité, c'est faire des recommandations sur l'ensemble des aspects liés à la prestation de services, donc incluant le plus important, qui est le plan de desserte. Donc, ce qui n'est pas lié à la prestation de services, ça ne relève pas du comité, sinon on aurait un deuxième C.A.

Mme Ouellet : Quelles sont les activités qui ne sont pas liées, de votre interprétation, à la prestation de services, outre l'octroi des contrats?

• (15 h 10) •

M. Sauvé (Sylvain) : Je ne sais pas. Un exemple que je pourrais vous donner, c'est peut-être les augmentations salariales des employés qui travaillent pour le RTM sur la couronne nord ou la couronne sud, là. Ce n'est pas lié directement

à la prestation de services. Il y a des employés qui doivent faire le plan de desserte, par exemple, ou qui ont à assumer des fonctions administratives. Donc, les conditions de travail ou l'augmentation salariale annuelle, ça ne relève pas du comité. Le comité, ses fonctions, c'est lié aux services aux usagers.

Donc, tout ce qui concerne les services aux usagers, les éléments pour lesquels les élus accordent beaucoup d'importance, donc c'est la prestation de services, le plan de desserte, ça va relever du comité. Le comité a à faire des recommandations au C.A. sur ces éléments-là. Mais les éléments qui sont plus administratifs, là, d'emblée, je pourrais dire que ça relève plus du C.A.

Mme Ouellet : Et pourquoi l'octroi de contrats, alors que c'est des contrats qui vont être exclusivement sur la couronne sud et des contrats qui vont être exclusivement sur la couronne nord... Parce que là on parle du transport par autobus, puis il y a des contrats aussi, j'imagine, pour le transport adapté. Pourquoi la question de l'octroi de contrats ne peut pas faire aussi l'objet de recommandations du comité couronne sud ou couronne nord?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, il peut y avoir des contrats qui peuvent être donnés à des entreprises, à des transporteurs privés, qui sont assez grosses — on en a dans la région de Montréal — puis qui peuvent avoir des lignes d'autobus à la fois sur la rive nord et sur la rive sud. Donc, ce n'est pas nécessairement le même autobus qui va circuler, là. Mais une entreprise... il y en a des grandes, là, on connaît les noms, elles peuvent avoir des employés qui vont conduire les autobus sur la couronne nord puis des employés qui vont conduire les autobus sur la couronne sud. Donc, il est possible que, dans un même contrat, par souci d'économie puis par recherche du meilleur prix possible, leur réseau décide de donner un contrat avec 10 circuits d'autobus dont huit sont sur une rive et deux sont sur l'autre. Donc, ça se conçoit mal que, dans ce cas-là, le contrat soit donné par un simple comité du C.A.

Mme Ouellet : Sans que le contrat... Parce qu'on comprend que c'est un comité, là. Ça, on comprend ça depuis le début, là. Je pense qu'il ne faut pas non plus... Et ce n'est pas du tout ce que j'ai dit, que le contrat soit donné par le comité, je n'ai jamais dit ça. J'ai dit : Pourquoi est-ce que l'octroi des contrats, il n'y aurait pas également de recommandation du comité? Parce que, vous savez, le RTL, la STM, la STL gèrent l'ensemble de ce qui est autobus sur leur territoire. Et la couronne sud et la couronne nord, on sait qu'ils ne peuvent pas complètement gérer, parce que là on est à l'intérieur du réseau, puis il y a un conseil d'administration. Mais pourquoi est-ce que tout ce qui concerne le transport en commun et le transport adapté, pourquoi est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir de recommandation des comités concernés? Parce que c'est eux qui sont concernés puis, au bout de la ligne, c'est eux aussi qui vont payer. C'est comme ça que ça va fonctionner. Donc, pourquoi est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir de recommandations de leur part sur les autres éléments qui touchent le transport en commun autre que la prestation de services?

M. Daoust : Bien, écoutez, je pense que, sur cette partie-là, je peux répondre. Il y a deux aspects dans ça. Il y a le service qu'on veut être bien sûr de recevoir, la qualité du service, puis c'est ce qu'expliquait le monsieur, tantôt. Parallèlement à ça, quand on octroie le contrat, on fait un appel d'offres, dans ces cas-là, et on ne peut pas limiter l'appel d'offres à la couronne sud. Il y a des gens de la couronne sud qui vont pouvoir soumissionner, je présume, dans Longueuil, puis dans Montréal, puis ailleurs, surtout avec du transport adapté, où 80 % du transport adapté se fait par taxi au Québec. Alors, de dire : On va se limiter là, c'est de limiter notre pouvoir de soumission aussi, puis ça veut dire qu'on va peut-être aller chercher des transactions qui sont moins bonnes.

Comme l'expliquait monsieur tantôt, si vous avez quelqu'un qui peut couvrir deux territoires, on peut aller chercher des économies d'échelle qu'on n'ira pas chercher avec un seul. Alors, ce qu'il faut faire, c'est d'essayer... Puis, en bout de ligne, il n'y a personne qui veut payer plus cher. Mais ce que vous avez besoin, c'est une qualité de service puis, après ça, l'avoir au meilleur prix possible. Et le fait de limiter l'octroi de contrats à une seule région qui serait la couronne sud ou la couronne nord, à mon avis, vous vous privez.

Mme Ouellet : Oui. Bien, ce n'était pas du tout l'objet de ma suggestion. Donc, je n'ai pas dit que l'appel d'offres devait être lancé par le comité couronne sud ou couronne nord; l'appel d'offres peut être lancé par le réseau. Mais, après ça, l'analyse de l'appel d'offres pour le choix, parce qu'il y a quand même toutes sortes de particularités, pourquoi est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir de recommandations du comité couronne sud et/ou du comité couronne nord?

M. Daoust : Mais il n'y a rien, vous savez, qui empêche le conseil d'administration de demander à ces comités-là : Est-ce qu'il y a des... dans votre... Moi, ce que j'essaie de faire, ce n'est pas de... je n'essaie pas de... puis je ne vous accuse pas de ça, là, comprenez-moi bien, mais il ne faut pas non plus banaliser ou minimiser le pouvoir du conseil d'administration. Ça reste un conseil d'administration. Et la préoccupation qui avait été exprimée, pour moi, puis qui était, à mon avis, fort légitime, était celle de s'assurer que les particularités de la couronne nord puis les particularités de la couronne sud — pour avoir vécu dans la couronne sud, je le sais — étaient desservies, puis que ces préoccupations-là étaient prises en considération par, par exemple, quelqu'un de Laval qui ne sait pas du tout ce qui se passe à Saint-Bruno, là, ce n'est pas sa préoccupation et vice versa. Mais il faut quand même laisser le pouvoir au conseil d'administration d'être un conseil d'administration.

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, ça allait au-delà des particularités, parce que les particularités étaient déjà inscrites dans le projet de loi. Donc, ce qu'on souhaitait, ce n'était pas juste que les particularités soient prises en considération, on voulait que, grosso modo, tout en laissant le pouvoir avec un droit de veto au conseil d'administration,

on voulait que la couronne sud puisse gérer pour la couronne sud et que la couronne nord puisse gérer du côté de la couronne nord, tout en laissant un droit de veto, là, au conseil d'administration.

Donc, moi, ce que je cherche, c'est justement à ne pas banaliser le travail de ces deux comités-là, parce que ces deux comités-là se retrouvent, dans le fond, à être le compromis, plutôt que d'avoir trois réseaux : donc, un réseau couronne sud, transport collectif, transport adapté; un réseau trains de banlieue; puis un réseau couronne nord, transport en commun et transport adapté.

Donc, on veut assurer qu'on puisse, le mieux possible, à l'intérieur de ces comités-là, tout en préservant, tout en préservant, je le rappelle, le pouvoir du conseil d'administration et en ne dédoublant pas le pouvoir du conseil d'administration, en gardant des pouvoirs de recommandation de ces deux comités-là... mais de faire en sorte que les comités pour le conseil d'administration soient un peu incontournables, comme vous nous l'aviez dit pour le comité des finances... en fait, là, plus le comité de vérification, qui était un comité assez incontournable pour le conseil d'administration. Puis ça n'enlève rien au pouvoir du conseil d'administration, de faire en sorte que le comité de vérification soit incontournable.

Donc, c'est ce qu'on cherche, là, à faire avec les deux comités, là, du côté couronne sud et couronne nord.

M. Daoust : Et je vous comprends, mais je vous répète aussi... Parce qu'il ne faut pas non plus qu'on en arrive à faire l'inverse, l'inverse qui va faire finalement que les deux organismes qui vont avoir vraiment du pouvoir, ce sera le nord puis le sud; puis Longueuil, Montréal, et tout ça... Vous comprenez comme moi que Montréal a moins de votes dans tout ça, dans ce conseil-là, que la couronne sud. Montréal a moins de votes que la couronne nord. Les deux ensemble, je le répète, contrôlent le conseil. Je ne veux pas les présumer de mauvaise foi non plus, mais il faut lui laisser un minimum de pouvoir décisionnel.

• (15 h 20) •

Mme Ouellet : Bien, le pouvoir décisionnel, il est complet, au conseil d'administration, pour la question des trains de banlieue et il garde un droit de veto pour la question des autobus. Mais, franchement, vous dire, M. le ministre, je ne comprends pas qu'est-ce que les trois élus de Montréal ou l'élu de Longueuil auraient à dire sur la gestion du transport en commun d'autobus ou du transport adapté pour la couronne sud ou pour la couronne nord. Du côté de la STL, il n'y a personne de la couronne nord qui va aller dire à la STL comment gérer ses autobus. Donc, c'est justement ce qu'on veut refléter dans le projet de loi, laisser toute la latitude au conseil d'administration concernant la gestion des trains de banlieue, parce qu'effectivement la majorité des stations sont sur l'île de Montréal et plusieurs stations du côté de Laval, Longueuil, couronne nord, couronne sud.

Mais la question de la gestion des autobus, il y a... Là, c'est pour pouvoir entrer dans... essayer de fitter — excusez-moi l'anglicisme, là, mais... — dans le système actuel — pas dans le système actuel, mais dans le système que le ministère avait conçu — qu'on créé deux comités. Mais je ne vois vraiment pas ce que les trois personnes désignées par Montréal auraient vraiment à redire sur les décisions du transport en commun du côté de la couronne sud. Ils ont leurs propres systèmes de transport en commun avec la Société de transport de Montréal, ils gèrent leurs propres affaires, ils ont déjà à gérer leur...

Donc, oui pour un droit de veto concernant le conseil d'administration, mais, dans la gestion, sur les décisions qui doivent être prises, on voit mal comment des gens désignés par Montréal, par Longueuil ou par Laval pourraient s'immiscer dans le détail des décisions concernant la couronne sud ou dans la couronne nord. Puis là je vous parle juste d'autobus, là, l'autobus, transport adapté. Donc, pour faire en sorte, en termes d'équité, qu'on... sans que ce soit exactement de la même façon, mais essayer de se rapprocher de l'autonomie qu'a déjà le RTL, la STM et la STL... On n'aura pas exactement la même autonomie, parce qu'il y aura un droit de veto qui sera conservé par l'ensemble, mais essayer de se rapprocher un peu plus des comités, entre guillemets, conseils qui ne semblent pas faire nécessairement le tour de la question. Donc, je pense que c'est juste normal, par équité de traitement, d'essayer de se rapprocher de ce qui est déjà le cas pour les autres territoires.

Donc, moi, je pense que... Je ne sais pas si les appels d'offres se feront pour l'ensemble des territoires en même temps, si les gens seront tous prêts en même temps. S'il y a des appels d'offres qui couvrent tant la couronne sud que la couronne nord, la préparation d'appels d'offres pourra se faire par l'ensemble du réseau, mais je ne vois pas ce qui empêcherait, s'il y a des lignes touchées par la couronne sud, la couronne sud à faire des recommandations. Parce que, si on veut que les particularités soient prises en considération, bien, la façon de prendre en considération les particularités, c'est d'avoir des gens du territoire qui font des recommandations.

Parce que, vous le savez, on a eu des intervenants qui sont venus nous présenter justement comment ça fonctionnait — bien, c'est vrai, vous n'étiez pas présent, là — les appels d'offres. Et d'ailleurs il y a tout un questionnement sur ce fonctionnement-là ou sur la suite des contrats, mais ce n'est pas si évident que ça en termes de coûts et de services, lorsqu'il s'établit une espèce de, entre guillemets, monopole de territoire. Quand les gens ont déjà des contrats, ils sont capables de soumissionner plus bas, parce qu'il y a une connaissance du territoire. Ils ont, des fois, déjà des autobus qui ont été achetés et amortis. Donc, ce n'est pas si simple que ça.

Donc, moi, je ne comprends pas la résistance, à ce point-ci, de faire en sorte que — et là je vais vous déposer, là, un amendement — ces comités-là, la façon de décrire leurs fonctions soit un peu plus, je vous dirais, ferme que ce qui a été formulé jusqu'à présent. Puis on aura des recommandations aussi pour faire en sorte que le réseau, lorsqu'il prend des décisions concernant le transport en commun ou le transport adapté de la couronne sud ou de la couronne nord, ça doit être sous recommandation des deux comités. Et, si on veut que ces comités-là aient un pouvoir d'influence important... on comprend que ce n'est pas un pouvoir décisionnel complet puisqu'il y a un conseil d'administration, mais on veut leur donner un pouvoir d'influence important. Et, encore là, ça va être moins fort que ce qu'ont les autres territoires, là. La STL, la STM, le RTL sont complètement autonomes. Donc là, tout ce qu'on cherche à leur donner : un pouvoir d'influence plus grand que ce qui a été présenté, là, dans l'amendement qui nous est déposé.

Et, pour se rapprocher aussi de l'engagement qu'on avait reçu, de dire que c'est un comité qui pourra, tout comme le comité de vérification, déposer des recommandations et qu'il y aura un droit de veto pour le conseil d'administration... C'est les représentations qu'on nous avait faites, que ce serait un genre de comité qui ressemblerait à ça. On voit que ce qui nous est déposé n'est pas tout à fait ça et on voudrait se rapprocher de ce qui nous avait été présenté. Donc, je vais déposer l'amendement. Il est en impression.

Le Président (M. Reid) : Bien, d'abord, ça devient un sous-amendement, parce qu'on étudie l'amendement du projet de loi... enfin, de l'article 35. Si c'est prêt, on... Est-ce que c'est...

Mme Ouellet : Je vais juste le lire, puis après ça vous...

Le Président (M. Reid) : En avez-vous d'autres copies?

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Non, mais il va... La photocopie va se faire pour tout le monde, là. Mais si vous voulez...

Mme Ouellet : Donc, un sous-amendement. Modifier l'amendement modifiant l'article 35 de la loi édictée par l'article 4 du projet de loi en remplaçant, dans le deuxième paragraphe, les mots «ont notamment pour fonction de formuler des recommandations au conseil concernant la prestation de ces services, incluant le plan de desserte.» par les mots «recommandent au conseil les décisions à prendre sur toute question concernant [la prestation des services de] — "sur toute question", excusez, il faut qu'on l'ajoute — les services de transport en commun par autobus et de transport adapté».

Le Président (M. Reid) : On va photocopier cette partie-là.
On va suspendre les travaux pour quelques instants pour faire les copies.

(Suspension de la séance à 15 h 25)

(Reprise à 15 h 34)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Vachon, à vous la parole, pour continuer la présentation de votre sous-amendement.

Mme Ouellet : Bien, en fait, l'amendement vise à bonifier, là, le deuxième point de l'amendement à l'article 35 pour refléter le plus possible les représentations, là, qu'on nous avait faites, là, du côté ministériel, concernant ces amendements-là, que le comité, dans le fond... tout ce qui concerne le transport en commun passerait par ce comité-là. Mais, oui, on conserve un droit de veto très clair, là, au conseil d'administration parce qu'on est à l'intérieur de la structure du réseau, on comprend ça. Et donc, à ce moment-là, si jamais il y avait des abus par ces comités-là, il y aura toujours le conseil d'administration qui pourra, là, intervenir.

Mais on veut donner le plus d'autonomie au comité de couronne sud puis au comité de couronne nord possible à l'intérieur de la structure actuelle étant donné que ce sont des activités et, en termes d'imputabilité, des activités qui ne touchent seulement que ces territoires-là et qui sont financées également par ces territoires-là. Donc, je pense que ce sont les gens qui sont les plus aptes à pouvoir savoir ce qui est le mieux sur leur territoire, mais, comme nous sommes à l'intérieur du réseau et qu'il y a le conseil d'administration, bien, on conserve au conseil d'administration le pouvoir ultime de décision, qui est un droit de veto sur ce qui pourra être discuté ou recommandé, proposé par les deux comités, couronne sud et couronne nord.

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

M. Daoust : Écoutez, simplement, le conseil d'administration, son droit de veto, c'est une chose, mais, une fois qu'il y a un veto qui est exprimé, on fait quoi? Alors, il faut qu'il ait le pouvoir d'agir. Et, dans l'article 35, au deuxième point, comme on l'avait fait, on a mis entre autres le mot «notamment» : «...qui ont notamment pour fonction de formuler des recommandations au conseil concernant la prestation de [...] services — mot qu'on veut enlever, là — incluant le plan de desserte...» Mais «notamment», ce n'est pas «exclusivement», c'est «notamment» : on peut mettre d'autre chose.

Et la façon, je pense, qu'on a de se sortir de cette situation-là, c'est... Ne nous trompons pas, le conseil d'administration peut se donner une règle de régie interne, et les deux couronnes, je répète, ensemble, ont le contrôle et auraient tout intérêt, sur une régie interne, à décider de se doter du véhicule que vous voulez mettre en place. Mais je me vois dans l'impossibilité, ne serait-ce que par saine gouvernance, de dire qu'il a un droit de veto, mais, après ça, il va falloir qu'il attende une autre recommandation, puis là il va avoir un droit de veto... On ne décidera rien, puis ça va bloquer.

Alors, je vous répète que, par régie interne, ils ont le droit de faire ça et ils auront le pouvoir de le faire parce qu'ils sont huit sur les 15. Mais je ne vois pas comment je peux souscrire au sous-amendement qui a été proposé par ma collègue parce que, je vous le dis, ça va à l'encontre d'une règle de gouvernance de conseil d'administration. Qu'il y ait un pouvoir

de recommandation, ça va, que ça se traduise par un veto simplement? Non, un conseil... ça serait de donner plus de pouvoir au comité, littéralement, que le conseil d'administration. Ça ne peut pas fonctionner comme ça. Le conseil, par régie interne, peut se le donner, ce pouvoir-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon? M. le député de Groulx, pardon.

M. Surprenant : J'aimerais m'exprimer un petit peu, M. le Président. Alors, écoutez, d'emblée, je dois indiquer, là, au ministre que l'amendement qu'il nous propose, j'en suis très satisfait. L'amendement, en fait, est en ligne avec ce qu'on demandait, pour notre part, avec l'amendement qu'on avait déposé au niveau de la répartition puis le pouvoir qu'on voulait donner, finalement, aux couronnes nord et aux couronnes sud. Et c'est ce qu'on retrouve dans l'amendement qui nous est proposé.

Je comprends que le sous-amendement qui est proposé est légèrement différent, mais, puisqu'il y a le mot «notamment» dans l'amendement du ministre, ça revient à la même chose, finalement, de dire l'un que de dire l'autre. Alors, en ce qui nous concerne, finalement, on est très satisfaits de l'amendement déposé par le ministre, puis on voudrait bien aller de l'avant.

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

Mme Ouellet : Oui. Mais je pense que ce n'est pas du tout d'aller à l'encontre du pouvoir du conseil d'administration; de toute façon, ils peuvent le faire par régie interne. Et, lorsque vous dites qu'ils ne pourront pas prendre de décision, bien, vous présumez que ça ne fonctionnera pas. Et les gens de la... Prenons le comité de la couronne sud. Le comité de la couronne sud n'a aucun avantage à déposer... et à faire en sorte que les décisions ne se prennent pas parce que ça va avoir un impact directement sur le transport sur leur territoire.

Et, quand vous dites : Ils sont majoritaires, huit sur 15, mais c'est parce que l'ensemble des couronnes, oui, mais la couronne sud et la couronne nord n'ont pas, sur chacun de leur territoire, des décisions qui vont être conjointes. Donc, ça n'a comme pas rapport, là, le fait qu'ils soient huit. Parce que la couronne sud, le territoire est complètement différent de la couronne nord, et les gens de la couronne sud, je ne crois pas que c'est dans leur intérêt et dans leur connaissance d'aller dire aux gens de la couronne nord comment gérer leur transport collectif, tout comme l'inverse.

Donc, je pense que, si, effectivement, c'est possible de le faire par des règles de régie interne, au lieu de laisser ça en règle de régie interne, c'est ce que vise l'amendement que nous avons présenté, c'est de le faire de facto et de dire : Bien, si c'est possible de le faire par régie interne, bien, c'est justement, c'est que ça ne va pas à l'encontre du conseil d'administration, et, par la loi, on demande que ça se fasse comme ça.

Je pense que c'est tout simple comme amendement, et on ne veut pas que les questions soient limitées, là, surtout à la... parce que là on met «prestation de [...] services» et «plan de desserte», mais toute la question aussi des contrats, on veut que les gens des comités aient leur mot à dire sur les contrats et que ce soit explicite. Je comprends que, dans votre formulation initiale, c'est implicite, mais nous, nous souhaitons que ce soit explicite, et c'est pour ça qu'on dit «recommandant au conseil les décisions à prendre sur toute question concernant les [transports] en commun...»

Donc, on veut s'assurer que, sur toutes les questions de transport en commun ou transport adapté de la couronne sud, les gens du comité de la couronne sud seront consultés et feront des recommandations. On ne voudrait pas qu'il y ait des décisions qui se prennent au conseil d'administration sans que préalablement ces questions-là aient été discutées pour les choses... je ne vous parle pas du train de banlieue, là, ça, c'est vraiment d'autre chose, je vous parle seulement du transport en commun pour la couronne sud... que ça ait été discuté préalablement au comité couronne sud et non pas amené directement au conseil d'administration.

• (15 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement?

M. Daoust : Je crois que je vais compléter, M. le Président.

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

M. Daoust : Simplement, c'est que l'important, pour nous, l'esprit de la loi, c'est de regrouper toutes ces activités-là, qui sont éparses. Et, si le réseau décide, à son conseil, et les deux couronnes, si elles jugent à propos de se doter d'une régie interne qui soit celle-là, qui soit sur le processus de règlement des différends, ça sera leur décision. Mais on ne peut pas tout édicter et faire comme si on n'avait pas fait ces regroupements-là. Alors, personnellement, comme je vous dis, j'ai dit ce que j'avais à dire sur ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Mais c'est justement le but, et je pense qu'effectivement on ne dicte pas tout. Par des amendements qu'on a adoptés précédemment, on a même donné plus de marge de manoeuvre au conseil d'administration en leur permettant eux-mêmes... puis à la CMM en leur permettant eux-mêmes de désigner où seront les postes d'indépendants sur le conseil d'administration par rapport aux postes des élus. Avant ça, ils étaient identifiés dans le projet de loi. Donc, on a donné encore plus de marge de manoeuvre du côté de la CMM.

Toutefois, dans ce cas-ci, je ne crois pas que c'est d'aller à l'encontre des règles de gouvernance étant donné qu'ils peuvent même le faire par règle de régie interne. Mais, comme c'est un point extrêmement important — parce que c'est

pour refléter la volonté qui était commune, la volonté qui était commune de dire que la couronne sud décide pour la couronne sud, et la couronne nord décide pour la couronne nord — bien, c'est de faire refléter ça à l'intérieur des deux comités pour s'assurer que toute question concernant le transport par autobus de la couronne sud passera au comité de la couronne sud.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? Est-ce que le sous-amendement proposé par Mme la députée de Vachon est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Ah!

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Il est refusé, il est rejeté? Alors, le sous-amendement est rejeté. Alors, nous revenons à l'étude de l'amendement sur l'article 35, qui consiste à remplacer l'article 35 par un autre article. Et est-ce qu'il y a des interventions sur cet article 35? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, sur le 1°. Le «comité chargé de la qualité des services aux usagers de transport collectif», est-ce que ce genre de comité là existe dans les trois autres sociétés de transport?

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Sauvé?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Il y a un tel comité qui existe à la STM. C'est un comité... je ne sais pas si ça a exactement le même nom, mais il traite de la qualité des services aux usagers.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur... Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et à la STL et au RTL?

M. Sauvé (Sylvain) : Pour ces deux organismes-là, je n'ai pas d'information. Il faudrait qu'on puisse vérifier.

Mme Ouellet : C'est possible d'avoir l'information?

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

M. Daoust : Il va falloir la trouver. Bien oui.

Mme Bacon (Nathalie) : Si je peux ajouter une information?

Le Président (M. Reid) : Oui. Allez-y, Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : L'obligation de créer des comités aux usagers provient d'une règle de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Les sociétés de transport en commun ne sont pas des sociétés d'État, ne sont pas assujetties à cette loi sur la gouvernance là. Il est possible qu'il y ait des comités d'usagers en raison de l'usage, mais pas en raison d'une obligation légale. Tandis qu'ici, au niveau du réseau, on crée un comité usagers de la même façon que pour l'autorité.

Le Président (M. Reid) : Ça va?

Mme Ouellet : Oui. Vous comprenez qu'on est d'accord avec le comité d'usagers. Je voudrais juste avoir l'information si effectivement... Là, on me confirme qu'il y en a un à la STM. Est-ce qu'il y en a un également à la STL ou au RTL? Je suis certaine que rapidement vous êtes capables d'avoir ces informations-là.

M. Daoust : On va essayer de le...

Mme Ouellet : Et je voulais savoir — et là vous allez voir ma préoccupation que j'ai déjà mentionnée dans d'autres articles — donc, ces services aux usagers, ce n'est pas juste le service de transport par autobus. J'imagine que c'est également le service de transport adapté?

M. Daoust : Ça couvre, là... Il y a un endroit où c'est prévu, tout ça, parce que ça touche...

Une voix : ...

M. Daoust : C'est pour l'ensemble des services. C'est ce qui est prévu au début : «1° un comité chargé de la qualité des services aux usagers des [transports collectifs]...»

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que c'est inclusif, mais j'aimerais que ce soit explicite au lieu d'être implicite. Donc, j'aimerais ça qu'on puisse rajouter, là, «y incluant», ou de la façon que vous voulez, là, mais incluant le transport adapté, parce que souvent, sinon, on l'oublie, puis ce n'est pas tout le temps... Parce que, tu sais, «transport collectif»... On sait que le transport par taxi, pour le transport adapté, c'est du transport collectif, mais je pense que c'est important de le mentionner.

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

M. Daoust : En soi, là, je n'ai pas de problème avec ça si c'est...

Le Président (M. Reid) : Donc, il y a quelqu'un qui va préparer un petit document?

M. Daoust : Bien, on va continuer, là, puis on verra comment...

Le Président (M. Reid) : Mais, justement, c'est ce que je voulais dire aussi, durant le temps qu'on prépare, parce que vous avez deux demandes qui nécessitent un peu de travail, est-ce que vous avez d'autres interventions sur l'article 35? Sinon, on peut suspendre quelques minutes.

Mme Ouellet : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui?

M. Daoust : S'il n'y a pas d'autre chose, là.

Le Président (M. Reid) : C'est ce que je comprends.

Mme Ouellet : Non, moi, je n'ai pas d'autre chose.

M. Daoust : O.K.

M. Surprenant : Moi, j'aurais un petit point, par contre, ici.

Le Président (M. Reid) : Bien, attendez une seconde. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Oui. Pour s'assurer d'une bonne communication avec les élus tant de la couronne nord que de la Rive-Sud, lorsque le comité va émettre des recommandations, est-ce qu'on pourrait prévoir qu'il envoie à ce moment-là, quelques jours avant d'émettre la recommandation, cette proposition de recommandation là aux élus des couronnes respectives pour que les élus soient bien informés de ce qu'ils veulent recommander, simplement? Ça peut être dans les règlements peut-être aussi, là, que...

M. Daoust : Oui. Mais je pense que c'est une régie interne aussi qu'ils vont se doter, parce que c'est un peu difficile, j'imagine, d'avoir un transport dans ton coin puis de ne pas consulter les élus qui t'ont choisi.

M. Surprenant : Bien, c'est sûr. Effectivement.

M. Daoust : O.K.

Le Président (M. Reid) : Ça va?

M. Surprenant : Parfait.

M. Daoust : O.K. On va prendre une pause, le temps de faire l'amendement puis de trouver l'information qui vous préoccupait, madame.

Le Président (M. Reid) : Alors, on prend une petite pause, le temps de trouver l'information et de faire un amendement.

Alors, on suspend les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 47)

(Reprise à 16 h 10)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous avons un amendement qui a été déposé, de M. le ministre.

M. Daoust : C'est un sous-amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Un sous-amendement, pardon. Alors, je dois vous demander l'autorisation ou le consentement de la commission pour que M. le ministre puisse déposer un sous-amendement à son amendement, parce qu'en principe ce n'est pas comme ça que ça marche. Est-ce que j'ai le consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Allez-y, M. le ministre.

M. Daoust : Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on modifierait l'amendement présenté à l'article 35 en ajoutant, avant de « de soumettre », qui est au premier alinéa, là — services aux usagers — on ajouterait «, incluant [ceux] à mobilité réduite»... de soumettre ces orientations au conseil et d'en assurer le suivi, tout simplement pour refléter ce que vous disait ma collègue.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que ça va? Est-ce que j'ai des interventions sur ce sous-amendement? Est-ce que le sous-amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en revenons à l'étude de l'amendement sur l'article 35. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement à l'article 35? L'amendement de l'article 35 est-il adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Maintenant, l'article 35 lui-même, tel qu'amendé, donc remplacé au complet, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Alors, nous passons maintenant, M. le ministre, à un prochain article.

M. Daoust : Oui, on va procéder avec un amendement à l'article 6, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Daoust : L'article 6. L'amendement consisterait à ajouter, au paragraphe 2° du premier alinéa à l'article 6 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi et après «circuits»... on ajouterait «et lui proposer un plan de desserte pour l'ensemble de son territoire».

Le Président (M. Reid) : Donc, c'est à l'article 6, qui a été déjà...

M. Daoust : ...l'article 6, au deuxième alinéa.

Le Président (M. Reid) : Juste pour qu'on... Parce que l'article 6 a été déjà étudié mais suspendu. C'est bien ça?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, ça, c'est un amendement qui s'applique au deuxième alinéa?

Une voix : Au deuxième paragraphe.

Le Président (M. Reid) : Deuxième paragraphe.

M. Daoust : Parce qu'il s'ajoute à la fin, en fait, là. On dit «conseiller l'autorité dans l'établissement, la modification ou la suppression des parcours et circuits». Et on ajoute «et lui proposer un plan de desserte pour l'ensemble de son territoire».

Le Président (M. Reid) : Donc, on a reçu ça ce matin. Est-ce qu'il y a des interventions... Vous avez fini votre présentation, M. le ministre?

M. Daoust : Oui.

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

Mme Ouellet : Oui. Moi, j'aimerais ça qu'on se refasse... Parce qu'à chaque fois qu'on pose la question ça change un petit peu, là. Entre l'autorité et le réseau... Là, je croyais que la question du plan de desserte, ça relevait du réseau, et là je vois que le réseau doit proposer à l'autorité un plan de desserte. Donc, je suis un peu surprise, là, de voir ça.

Et je croyais avoir compris, lors de nos discussions précédentes, que, lorsqu'il y avait des modifications pour un parcours, un arrêt qui était déplacé ou tout ça, ça relevait du réseau et non pas de l'autorité. J'aimerais bien qu'on puisse faire la distinction. Parce que c'est toujours, là, quand on fait des nouvelles organisations, là... Et on dit que la planification appartient à un réseau, là. Où est-ce qu'arrête la planification du réseau puis où est-ce que commence l'opération? Et, les deux activités étant liées, là, il y a une zone grise. Et j'aimerais bien qu'on se fasse redéfinir ça. Et moi, je croyais que le plan de desserte appartenait au réseau et non pas à l'autorité.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, M. le Président, en bout de ligne, on va avoir un contrat entre l'autorité et le réseau de même qu'entre l'autorité et les trois sociétés de transport. Dans ce contrat va être défini le service qui va être tiré du plan de desserte, mais il va également y avoir une rémunération des indicateurs de performance puis éventuellement des indicateurs de qualité de service, comme il est mentionné à l'article 8 du projet de loi sur l'autorité.

Donc, pour en arriver là, l'autorité établit des grands objectifs, établit des normes de service. Et le réseau comme les sociétés doivent proposer un plan de desserte qui répond aux normes de service puis aux grands objectifs établis par l'autorité.

Donc, si le réseau ou une société de transport propose un plan de desserte de son territoire qui est inférieur aux normes de service ou qui, par exemple, ne se rabat pas sur les services de train, ou sur le métro, ou sur l'éventuel SLR, là il va y avoir une discussion entre l'autorité et le réseau ou entre l'autorité et les sociétés de transport pour convenir du service à mettre en place.

Donc, si le plan de desserte proposé est en deçà des normes, bien probablement que l'autorité va demander au réseau ou à la société concernée de faire des modifications pour atteindre minimalement les normes qui sont requises par l'autorité. Et, si le plan de desserte va au-delà des normes de service, bien là il y aura des mécanismes dans la politique de financement qui vont indiquer quelles sont les modalités de financement du service additionnel qu'aura mis une société ou le réseau dans ce cas-ci.

Donc, la responsabilité d'établir les normes, c'est à l'autorité. Le réseau, lui, a la responsabilité, au regard de ces normes qui sont édictées par l'autorité, de proposer une manière de desservir l'ensemble de son territoire par des parcours, par des circuits et aller plus loin, là, à définir l'horaire, les fréquences. L'horaire, c'est à quelle heure ça commence le matin, à quelle heure ça se termine le soir; et les fréquences, c'est l'intervalle entre deux passages d'autobus.

Donc, tout ça, c'est les exploitants qui doivent proposer un plan de desserte, là, ce n'est pas l'autorité qui doit proposer elle-même des circuits, des horaires puis des fréquences, là. Mais on doit, en bout de ligne, répondre à certaines normes et on doit aussi, en bout de ligne, convenir d'une rémunération qui va être versée par l'autorité à même l'ensemble des sources de financement.

Le Président (M. Reid) : Ça va?

Mme Ouellet : Mais, pour la définition du plan de desserte, est-ce que... Parce qu'on dit, là : La fréquence, les horaires, quand est-ce ça commence, quand est-ce ça finit, la géographie du parcours. Est-ce que cette définition-là est en quelque part? Parce que là on met «plan de desserte» dans la loi. On ne l'avait pas défini nécessairement, là. Est-ce que c'est convenu pour tout le monde qu'est-ce que ça veut dire, un plan de desserte?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, généralement, les sociétés conviennent qu'un plan de desserte, là, c'est des circuits, c'est des horaires, c'est des parcours. Et ça, ça relève vraiment de la planification fine. Il ne s'agit pas de la grande planification pour décider si on prolonge ou non une ligne de métro ou si on crée une nouvelle ligne de train. Ça, les deux exemples que je viens de donner, c'est vraiment de la grande planification.

La microplanification, la planification fine, c'est vraiment de planifier le réseau. On appelle ça aussi, dans certains cas, la planification de réseau, là, donc dessiner le réseau pour déterminer sur quelle artère va passer un circuit et à quel endroit seront localisés les arrêts d'autobus.

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

Mme Ouellet : Puis le vocabulaire «plan de desserte», c'est entendu pour tout le monde qu'est-ce que ça comprend? Tout le monde utilise ce vocabulaire-là? C'est juste que je me dis : Est-ce que c'est nécessaire de le définir dans la loi ou si c'est convenu pour tout le monde qu'est-ce qui est dans ça? Est-ce que c'est utilisé dans l'ensemble des sociétés de transport, ce vocabulaire-là, actuellement?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, initialement, je crois que, dans la première version du projet de loi, ce n'était pas précisé, «plan de desserte». Et, en commission parlementaire, lors des consultations particulières, notamment la ville

de Laval souhaitait qu'on puisse mieux définir la responsabilité des exploitants. Et la notion de plan de desserte est apparue à ce moment-là. Donc, on a commencé à le préciser.

Il y a un autre amendement pour l'article 80 qui veut utiliser ces termes-là de façon explicite pour indiquer que les sociétés devront aussi produire un plan de desserte. Donc, le même vocabulaire, si les deux amendements sont adoptés, serait utilisé pour définir les prérogatives des sociétés et du réseau à l'égard de la planification fine de la desserte.

Mme Ouellet : En fait, ma question est : Comme c'est un vocabulaire qui n'est pas nécessairement utilisé de la même façon par tout le monde, est-ce qu'on doit le définir, qu'est-ce que ça veut dire, un plan de desserte? Ça veut dire donc les circuits, les horaires, les fréquences. Est-ce qu'on doit le définir? C'est ce que je me demande.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, plus on définit de façon précise ce que ça veut dire... la définition devient un peu limitative, là. Donc, les juristes nous diraient que ce n'est pas souhaitable de définir de façon fine des concepts aussi précis que ceux-là. Le plan de desserte pour les planificateurs en transport, c'est vraiment le plan de desserte du territoire sur lequel on est responsable de l'offre de service.

Le Président (M. Reid) : Ça va... Oui?

Mme Ouellet : Et, pour la question qu'on avait pour les circuits d'autobus, s'il y a un déplacement d'un arrêt, par exemple, ça, ça reste la décision du réseau. Ils n'ont pas besoin de retourner à l'autorité pour ça. Est-ce qu'il y a une marge de manoeuvre du côté du réseau lorsqu'il y a des modifications qui n'ont pas d'impact nécessairement sur les coûts? Je comprends, s'il y a de l'impact sur le financement, là, il faut que la politique de financement suive, là, mais est-ce que le réseau peut prendre cette décision-là?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, ça fait partie de la planification fine du réseau, l'endroit où on met les arrêts d'autobus, là, c'est vraiment de la planification fine. C'est très loin de la grande planification qui relève de l'autorité.

Mme Ouellet : Ça fait que, même si... Parce qu'on dit que là le réseau doit proposer un plan de desserte. Puis — dans le plan de desserte, vous me disiez qu'il y avait les arrêts d'autobus — même s'il y a un plan de desserte qui est proposé et qui est autorisé par l'autorité, suite à ça, il y a quand même une marge de manoeuvre du réseau de modifier ce plan de desserte là à la marge de façon autonome?

• (16 h 20) •

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, le plan de desserte, ce n'est pas... Ce qui serait contractualisé, là, ce n'est pas la localisation des arrêts d'autobus, là. Ce qui serait contractualisé, ce qu'on voit ailleurs dans le monde, là, comme contrat de services, par exemple à Paris, on indique un circuit pour les autobus, un circuit, un horaire, puis une fréquence. Puis il y a des horaires de fin de semaine, des horaires de jour, des horaires pour les jours fériés. Donc, la localisation des arrêts d'autobus est très rarement prévue aux contrats, là. Ce n'est pas quelque chose que j'ai vu lorsqu'on a regardé les contrats de services, par exemple entre le STIF, en France, et la RATP ou la SNCF.

Mme Ouellet : Donc, on comprend qu'à ce moment-là il y a une autonomie de la part des différentes sociétés sur la localisation des arrêts.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement à l'article n° 6? Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous sommes à l'étude de l'article n° 6, et est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 6?

Mme Ouellet : Oui, tout à fait. Il y a des amendements. Je vais déposer un amendement. Je vais juste le retrouver... Il est ici.

Donc, je vous l'avais déjà annoncé. Pour que le réseau... pour tout ce qui concerne, là, les... Parce que, dans 5°, la responsabilité du réseau, c'est d'assurer la prestation de services en tenant compte des particularités de municipalités locales, couronne nord, couronne sud. Mais nous, on pense qu'il faudrait aller un petit peu plus loin que ça, puis ce n'est pas juste en prenant en considération les particularités. Et c'est pour ça qu'on avait demandé d'avoir des structures différentes, des entités, là, qui ont été formalisées à l'intérieur de comités, là. Ce n'était pas notre premier souhait, mais on pensait que ça pouvait aussi fonctionner à l'intérieur de comités. Mais donc que, pour la question de la prestation de services d'autobus et de transport adapté, que le réseau le fasse, mais suite aux recommandations des comités de la couronne nord et de la couronne sud sur leur territoire respectif.

Ça fait qu'on a préparé un amendement, mais qu'on va devoir un petit peu ajuster, parce qu'il faut s'assurer que, du côté du train de banlieue, on puisse le faire de façon globale, mais ensuite, du côté des autobus et de transport adapté, de le faire de façon... suite aux recommandations des comités de la couronne nord et de la couronne sud.

Ça fait que je vais vous demander une petite suspension pour faire les petits ajustements. Puis ça ne sera pas très long.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre les travaux pour quelques instants, le temps de rédiger et de photocopier l'amendement.

(Suspension de la séance à 16 h 23)

(Reprise à 16 h 35)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît!
Est-ce que vous voulez compléter la présentation de votre amendement, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Bien, je pense que c'était clair, là. En fait, c'est ce qu'on veut faire refléter du côté du réseau, la distinction entre le train de banlieue, qui est, ça, vraiment une vision complètement régionale de l'ensemble du territoire du réseau, mais les services... Parce que, dans le fond, il y a trois grands services que le réseau gère, là : il y a le train de banlieue puis les autobus, transport adapté... Ça fait que les autobus transport adapté, ce soit suite aux recommandations, là, du comité couronne nord et du comité couronne sud, pour le territoire de la couronne sud.

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

M. Daoust : Écoutez, je pense que, d'un point de vue technique... moi, je n'ai pas de formation en droit, mais il y a lieu peut-être de voir ce que ça ajoute puis ce que ça veut dire. Ça fait que je vais demander, si vous me permettez, à mes deux collègues de...

Le Président (M. Reid) : Et on commence par qui?

Mme Bacon (Nathalie) : Tu veux commencer pour décrire tous les services?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé, allez-y.

M. Sauvé (Sylvain) : O.K. Donc, ici, dans la proposition d'amendement, on parle des services d'autobus et de transport adapté, mais il peut également y avoir des services en taxi collectif, par exemple. C'est le premier qui me vient à l'esprit, là, qui ne serait pas ici. Le réseau va offrir des services, donc, principalement sur les deux couronnes, mais il va y avoir des services avec différents modes. Donc là, ici, on a le transport adapté des services d'autobus, mais il peut également y avoir, comme je disais, du taxi collectif, puis il peut aussi y avoir les express métropolitains. Mais les express métropolitains, c'est des services qui vont circuler sur le territoire, par exemple, de la couronne sud et le territoire du RTL.

Parce qu'on se rappellera qu'à l'article 8 de l'alinéa 3, je crois, de la loi sur l'autorité il peut y avoir, dans les ententes, des services pour des express métropolitains qu'on définit comme étant des services où les gens embarquent puis débarquent sur tous les territoires. Donc, ici, lorsqu'on dit : La prestation de services se fait suite aux recommandations des deux comités, là, donc, c'est des services qui peuvent concerner, dans certains cas, plus que juste les couronne nord et couronne sud, notamment lorsqu'on parle d'intégration de services.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, j'ajouterais que l'article 6 doit également se lire avec le reste de la loi, notamment la mission du réseau, qui est à l'article 5, où on parle d'exploiter «une entreprise de services de transport collectif». Et là la notion de services de transport collectif, c'est un grand générique qui englobe tous les services possibles de transport collectif, donc ceux qu'on connaît aujourd'hui et ceux qui seront inventés demain et qu'on voudra bien... que la population voudra prendre demain. Donc, d'arriver avec un amendement où on décline le paragraphe 5^o pour seulement les services de train de banlieue, puis un 5.1^o pour les services d'autobus et de transport adapté, bien on est en train d'échapper tout ce qui existe déjà puis tout ce qui peut exister, puis d'utiliser des termes réducteurs par rapport à «services de transport collectif» utilisé à l'article 5.

Le Président (M. Reid) : Oui. M. le député de Groulx, vous voulez parler?

M. Surprenant : Les explications de madame me satisfont, M. le Président. Puis, effectivement, il ne faudrait pas être réducteur. Alors, moi, je suis à l'aise avec l'écriture de l'article 6 tel qu'il est.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce n'est pas une question d'être réducteur ou pas d'être réducteur, c'est une question de s'assurer que la volonté qu'on a commencé à écrire à l'intérieur des comités qu'on a faits, que ces comités-là,

ce ne soient pas des comités juste pour le fun, que ce soient des comités où vraiment ça va faire une différence. Parce que créer des comités juste pour des comités, puis qu'il se tienne des comités pour le fun puis des comités bidon, nous autres, ça ne nous intéresse pas. Donc, on veut faire en sorte que ces comités-là... donc, quand le réseau va avoir à assurer la prestation de services sur la couronne sud, que ce soit suite aux recommandations de ces comités-là. Sinon, à un moment donné, de faire des comités qui pellettent des nuages, ça ne nous intéresse pas.

Donc, s'il faut ajuster... Et on comprend que le volet train de banlieue et les express métropolitains, effectivement, c'est la vision du réseau. Taxi collectif, pour nous, ça, ça fait partie du transport sur le territoire, donc il doit être actuellement déjà géré par, j'imagine, les CIT, là. Le taxi collectif, quand c'est sur la couronne sud, ça doit être géré par les CIT. Donc, en fait, ce que je cherche à reproduire, c'est tout ce qui est actuellement géré par les CIT, que ce soit suite aux recommandations du comité, puis ce qui est plus global et qui est au-delà des CIT, qu'effectivement ça soit par le réseau.

Ça fait que moi, je n'ai pas de problème dans le libellé, là. On peut l'écrire par exclusion, on peut l'écrire de façon implicite, donc tout ce qui n'est pas train de banlieue et express, c'est suite aux recommandations des comités couronne nord, couronne sud, utiliser le terme transport collectif excluant le train de banlieue et les express métropolitains. Moi, je n'ai pas de problème, là, à l'élargir, mais vous comprenez le principe, c'est de faire en sorte que les comités que nous avons créés soient des comités effectifs.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement? Oui?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a une intervention, M. le ministre, ou...

M. Daoust : Je pense que l'article tel qu'on l'avait défini inclut ça, puis l'intention du législateur n'est certainement de diminuer le pouvoir d'un comité qu'on vient de créer. Là, on n'en fait pas un comité fantôme. Mais je pense que l'amendement, comme on l'apportait, est suffisant.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement? Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Moi, j'aimerais, suite aux explications qui nous ont été données, parce que j'aimerais pouvoir l'ajuster, ça fait que je sais que je n'ai pas le droit de sous-amender un amendement, là, ça fait que ou je le retire, j'en refais un autre, ou vous acceptez comme tantôt quand on a accepté qu'on se fasse un sous-amendement pour qu'on puisse ne pas exclure des éléments. Parce que les points que vous nous avez apportés sont pertinents, là, je suis d'accord, et pouvoir ajuster l'amendement, là, en conséquence. Ça fait qu'il y a deux façons de procéder : ou je le retire puis j'en dépose un autre, ou j'ajuste cet amendement-là en fonction des commentaires que vous nous avez faits.

Le Président (M. Reid) : Peut-être le plus simple, là, c'est de, honnêtement, c'est peut-être de faire selon la norme habituelle, c'est-à-dire que vous vous retirez puis... Puisque vous voulez changer des éléments de cette page-là, nous allons reprendre cette page-là...

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Vous voulez le faire? Donc, on va suspendre les travaux quelques instants pour vous donner la possibilité... Et c'est ce que vous voulez faire? Vous allez retirer votre amendement et allez le remplacer par un autre?

Mme Ouellet : C'est ça.

(Suspension de la séance à 16 h 43)

(Reprise à 16 h 53)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, Mme la députée de Vachon, voulez-vous reprendre la... En fait, vous allez retirer votre...

Mme Ouellet : Oui. Donc, je retire l'amendement et j'en redépose un, ajusté en fonction des commentaires que nous avons reçus de la partie ministérielle.

Donc : modifier l'article 6 de l'article 4, donc, en ajoutant les mots, après «services» dans le cinquième paragraphe, les mots «de train de banlieue et d'express métropolitain», et de rajouter un 5.1°, «assurer une prestation de services de transports collectifs — pour être inclusif — autres que ceux mentionnés au 5e paragraphe, suite aux recommandations des comités [...] couronnes [sud et couronne nord] sur leur territoire [respecté]», pour s'assurer que, du côté de la prestation des services d'autobus, de transport adapté, de taxi collectif et, s'il y avait autre type, puissent se faire, là, en fonction des recommandations qui auront été faites par les deux comités que nous venons de créer.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que, M. le ministre, vous voulez réagir?

M. Daoust : Bien, simplement, écoutez, je reviens à ce que je disais tantôt, je pense que les amendements qu'on a apportés, qui sont importants, qui ont nécessité beaucoup de démarches sont suffisants. Et, vous savez, on n'a pas fait trois articles pendant quatre heures à date, là, et j'ai beaucoup de difficultés à croire que tout l'appareil législatif ne sait pas ce qu'il fait et qu'il faut reprendre tout, tout, tout, partout, tout le temps, comme ça.

Moi, je reviens à l'article où on était, à l'article 6, l'amendement. On est allés de bonne foi, on est allés... On a pris des démarches, puis des démarches qui ne sont pas toujours faciles à faire. Je maintiens que l'article 6, tel que je l'amendais, était suffisant, là. C'est tout, je n'ai pas d'autre commentaire.

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

Mme Ouellet : Oui. Je voudrais quand même juste revenir... Le ministre a déposé lui-même plusieurs amendements; je pense qu'on n'en pas déposé beaucoup, là. On en a déposé deux sur des sujets qui sont assez importants, donc ce n'est pas tout, tout, tout revenir en question, c'est sur vraiment le volet des deux comités pour s'assurer que ces comités-là puissent agir le plus largement possible. Donc, c'est très spécifique, les amendements que nous avons faits, ça fait que ce n'est pas des amendements sur chacun des articles.

Et je dois rappeler au ministre que, ses amendements, nous en avons pris connaissance seulement qu'aujourd'hui, donc ce n'est pas tout, tout, tout revenir en question, c'est sur vraiment le volet des deux comités pour s'assurer que ces comités-là puissent agir le plus largement possible. Donc, c'est très spécifique, les amendements que nous avons faits, ça fait que ce n'est pas des amendements sur chacun des articles.

Et je dois rappeler au ministre que, ses amendements, nous en avons pris connaissance seulement qu'aujourd'hui, donc ce n'est pas tout, tout, tout revenir en question, c'est sur vraiment le volet des deux comités pour s'assurer que ces comités-là puissent agir le plus largement possible. Donc, c'est très spécifique, les amendements que nous avons faits, ça fait que ce n'est pas des amendements sur chacun des articles.

Donc, je pense que ce sont des ajustements qui sont tout à fait acceptables, qui permettent de venir clarifier le rôle des comités couronne sud et couronne nord que nous venons de créer et que nous souhaitons que ces comités-là soient un peu des incontournables pour le conseil d'administration pour tout service qui sera offert, là, sur... qui dépendent seulement de leurs territoires.

Donc, c'est pour ça qu'effectivement on a fait la modification, parce qu'il y avait le train de banlieue, mais effectivement les express métropolitains. Mais, pour tout service qui est exclusivement sur le territoire de la couronne sud, que la prestation du service se fasse suite aux recommandations du comité couronne sud. Et la même chose, la réplique, pour la couronne nord.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Merci, M. le Président. Juste ajouter, à l'instar de ma collègue, effectivement des amendements qui ont été déposés donc qu'on regarde à chaud, là, avec l'ensemble des gens de l'opposition ici. Je ne vois pas en quoi ça peut irriter le ministre, et c'est notre travail de tenter de bonifier le projet de loi. Et force est de constater que bonification devait être faite, et assurément qu'il y aura des bonifications à la suite de l'étude article par article, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Berthier. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : L'amendement est rejeté. Nous allons continuer l'étude de l'article 6. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 6? L'article 6 est-il adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. M. le ministre, là, voulez-vous passer à un autre amendement?

M. Daoust : Oui. Lequel serait le mieux?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Les amendements qui restent sont dans la partie III, hein? Il y a 80 qui n'est pas... oui, l'article 80, qui n'est pas dans... ni III ni IV. Est-ce que vous voulez passer, commencer par le 80?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : De toute façon, on n'a pas d'amendement. Les prochains amendements ne seront pas dans l'article 4, donc nous allons devoir... nous allons, par consentement, suspendre l'étude de l'article 4, qui lui-même comprend un paquet d'articles, là.

Mme Ouellet : Ou on peut continuer l'article 4, tant qu'à y être, puis reprendre les amendements par la suite, là.

M. Daoust : O.K.

Le Président (M. Reid) : Oui? Alors, l'article 4, nous avons suspendu l'article 1, 2, 3, 4, 5. Nous venons d'adopter l'article 6 et nous avons suspendu les articles 7 jusqu'à 13. Ah! est-ce que vous voulez qu'on reprenne à partir de 1?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui? On reprend l'article à partir de l'article 1, que nous avons suspendu. Est-ce qu'on a un consentement pour commencer par cet article-là?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Alors, comme on l'a vu et étudié, comment voulez-vous qu'on procède? Est-ce qu'on relit tout ou si...

Mme Ouellet : Vous allez à l'article 1 puis, s'il n'y a pas d'autre discussion... parce qu'on a eu déjà la discussion.

Le Président (M. Reid) : Oui. On y va comme ça? Oui, d'accord.

Mme Ouellet : Parce que, là, à la 6, vous voyez, on a fait des amendements, là, à la 6. Ça fait que ça valait la peine de les prendre un par un, donc...

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, oui, tout à fait. Non, mais c'est juste de quelle façon... On ne relira pas tout puisqu'on l'a fait.

Alors, on va commencer de la façon suivante. Donc, l'article 1, nous en sommes à l'article 1 de la partie... de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain introduite par l'article 4. Alors, l'article 1, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 1, qui était suspendu? Est-ce que l'article 1 est adopté?

• (17 heures) •

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 2? Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 3? L'article n° 3 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 4?

M. Daoust : J'aurais un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Un amendement sur l'article n° 4?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Je vois que Mme Bacon a préparé ses photocopies, alors on n'aura pas besoin de faire de suspension. Vous pouvez commencer dans quelques instants à...

M. Daoust : En fait, c'est pour être en accord avec ce qu'on fait toujours vis-à-vis d'Internet, là. Ajouter, au deuxième alinéa de l'article 4 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi et après «objet», on ajoute «; au même moment, il le rend public sur son site Internet».

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur... Bien, on va attendre que le... Je pense que monsieur... les députés de l'opposition n'ont pas reçu encore l'article.

Je comprends, M. le ministre, que ça correspond à différentes interventions qu'on va avoir... Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article n° 4? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 4 tel qu'amendé? Cet article 4 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 5 maintenant. Est-ce que nous avons des interventions sur l'article 5? L'article 5 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous avons déjà adopté l'article 6 sur division. Nous en sommes à l'article 7. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 7?

Mme Ouellet : Moi, je vais juste vous demander un petit peu de ralentir, là, parce que...

Le Président (M. Reid) : Oui, ça va vite un peu. Faites-moi signe...

Mme Ouellet : On n'arrive pas à prendre des notes, à la vitesse que vous allez.

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, faites-moi signe, il n'y a pas de problème. Il faut quand même se remettre dans le bain, je comprends ça, là.
L'article 7 maintenant. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 7? Est-ce que l'article 7 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Donc, l'article 8. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 8?

M. Daoust : Oui, il y a un amendement, M. le Président, qui est toujours notre amendement récurrent relatif à...

Le Président (M. Reid) : D'accord.

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

Le Président (M. Reid) : «Et sur son site Internet». M. le député de Groulx.

M. Surprenant : ...déjà et il était lui-même suspendu, l'amendement. On n'a qu'à l'adopter.

Le Président (M. Reid) : L'amendement était... Oui. Est-ce qu'il avait été présenté comme tel, Mme la secrétaire? Il avait été présenté et suspendu, l'amendement, c'est ça?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : O.K. Bien, d'abord, à ce moment-là, il serait moins compliqué...

M. Daoust : De toute façon, comme on est tous d'accord avec, on va le...

Le Président (M. Reid) : Si vous le souhaitez, si vous voulez... Donc, par consentement, je vous présente l'amendement. Donc, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? Il avait déjà été distribué. Je pense qu'étant donné que ça fait quand même un petit bout...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, l'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 7, tel qu'amendé, est-il adopté... Pardon! 8, pardon, oui. L'article 8, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, nous en sommes à l'article 9. Y a-t-il des interventions sur l'article 9? Vous me faites signe quand on a eu assez de temps. Ça va? Alors, l'article 9 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 10. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 10? Alors, l'article 10 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 11. Y a-t-il des interventions sur l'article 11? Je veux être sûr de laisser le temps à tout le monde, là.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Nous allons devoir interrompre pour aller voter. Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre nos travaux pour le temps... pour nous permettre d'aller voter sur la proposition du mercredi et nous allons revenir ici.

(Suspension de la séance à 17 h 5)

(Reprise à 17 h 24)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît!
Nous allons donc continuer l'étude de l'article 4 du projet de loi. Et, dans cet article 4, nous allons continuer à l'article n° 12. Je vous rappelle que nous avons déjà étudié et suspendu le 12 et le 13. Donc, commençons par l'article n° 12. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 12? L'article n° 12 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Et donc l'article 13. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 13? L'article 13 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, je pense, pour avoir consulté un peu tout le monde de la commission, tous les membres, que nous pourrions continuer avec la suite maintenant, où nous avons, Mme la secrétaire, un projet d'amendement?

La Secrétaire : L'article 13.1...

Le Président (M. Reid) : Présenté par?

La Secrétaire : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, vous aviez présenté, pour l'article 13.1... Donc, est-ce que vous voulez que je vous donne la parole?

M. Surprenant : Je vais le retirer, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Vous allez retirer l'article 13.1?

M. Surprenant : Oui.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, est-ce qu'il y a un consentement pour le retrait de l'article...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui? D'accord. Alors, nous allons passer à l'article 14. M. le ministre, donc, nous allons reprendre les travaux comme nous les faisons, article par article. Vous allez présenter votre article.

M. Daoust : Alors, l'article 14 de la section II sur les trains de banlieue. «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 collectif par trains de banlieue.»

Alors, l'article 14 de la loi énonce que le réseau doit fournir des services au transport collectif par trains de banlieue à l'autorité, conformément à une entente intervenue avec cette dernière.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 14? L'article 14 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 15.

M. Daoust : Article 15 : «Le réseau de trains de banlieue du réseau ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement.»

Ça crée l'interdiction au réseau d'étendre son réseau de trains de banlieue sans l'autorisation du gouvernement. Il est d'intérêt général que des projets d'ajout d'une ligne de trains de banlieue fassent l'objet d'une telle autorisation en amont, du fait qu'il s'agit de projets majeurs qui satisfont généralement aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques au chapitre I-8.3.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 15? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Moi, ce que j'avais compris, c'est que l'agrandissement du réseau, par exemple, de trains de banlieue, ça relevait de l'autorité. Ça fait que je comprends que ça ne relève pas du réseau. Mais, quand vous dites «sans l'autorisation du gouvernement», là on est dans les articles du réseau, on n'est pas dans les articles de l'autorité. Moi, je croyais que ce genre de décision là appartenait à l'autorité. Donc, je suis un peu surprise de voir apparaître ça dans la section du réseau. En fait, on devrait voir apparaître ça même dans la section de l'autorité. Parce que, si vous dites que c'est le gouvernement, c'est que même l'autorité n'aurait pas le pouvoir d'étendre le réseau de trains de banlieue sans l'approbation du gouvernement.

M. Daoust : Je vais demander à monsieur...

Le Président (M. Reid) : Oui, merci. Alors, M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Parce qu'ici, quand qu'on dit : L'extension du réseau de trains de banlieue, là, dans la plupart des cas, on est à la limite du territoire de l'autorité, donc il pourrait y avoir des extensions hors territoire. Et, à ce moment-là, une extension de territoire, là, c'est important qu'on puisse avoir l'appui du gouvernement ou l'autorisation du gouvernement. C'est une des raisons.

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

Mme Ouellet : Oui. Moi, j'aimerais juste comprendre comment ça se fait qu'on retrouve ça dans la section sur le réseau et non pas dans la section sur l'autorité. Parce que j'avais cru comprendre que c'était assez clair que tout ce qui était la question de la construction puis des investissements, c'était le pouvoir de l'autorité. Donc, je ne comprends pas. Parce qu'en quelque part le réseau n'a même pas l'autorité de faire ça. Et je ne crois pas qu'on ait vu, dans la section de l'autorité... à moins que vous me corrigiez, là, il y avait beaucoup d'articles, mais que l'autorité, pour étendre le réseau de trains de banlieue, devait avoir l'approbation du gouvernement. Je ne me rappelle pas qu'on ait eu un article qui disait ça. Et moi, je crois que c'est là qu'on devrait le retrouver.

Parce que la décision d'étendre le réseau de trains de banlieue, ce n'est pas, là, du maintien, de l'entretien, c'est des investissements. C'est une décision qui n'appartient, de ce que j'ai compris, d'aucune façon au réseau, mais qui appartient à l'autorité. Donc, j'ai l'impression que l'article 15 n'est pas à la bonne place, n'est pas dans la bonne section.

M. Daoust : Alors, je vais demander à madame de vous l'expliquer.

Le Président (M. Reid) : Oui, Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, si on revient un petit peu en arrière, l'article 5, sur l'autorité, l'autorité effectue la grande mission de planifier les services de transport collectif. Et, au paragraphe 5° de l'article 6, il est prévu qu'elle étudie et planifie le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout, la démolition d'équipements ou d'infrastructures de transport collectif.

Donc, oui, l'autorité intervient en amont dans la grande planification, mais l'entité qui est propriétaire du réseau de trains de banlieue, c'est le réseau. Et, à partir du moment où il y a un projet de trains de banlieue qui devra être effectué sur le territoire du réseau ou de l'autorité, ce sera un projet du réseau.

Donc, l'article 15 est exact. Il n'y a pas d'erreur. C'est qu'un projet d'extension du réseau est dans la bonne loi, dans celle du réseau.

M. Daoust : En fait, c'est que, si l'actif appartient au réseau, l'agrandissement de l'actif appartient au réseau.

Mme Ouellet : Oui, mais la décision d'agrandir l'actif n'appartient pas au réseau.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est la même chose que la Société de transport de Montréal pour le métro. On...

• (17 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, on a l'équivalent avec la Société de transport de Montréal qui est propriétaire du métro et qui est propriétaire des agrandissements du métro, comme le métro à Laval. La différence qu'il y avait pour... les projets de prolongement de métro étaient sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport. Sous le nouveau régime, les projets d'agrandissement sont exécutés par le réseau, donc c'est le réseau qui va aller en appel d'offres, mais ils sont planifiés par l'autorité.

M. Daoust : C'est la possession de l'actif.

Mme Ouellet : Oui, mais ça, la possession de l'actif, ce n'est pas ce que dit le 15. C'est une décision d'agrandissement, ce n'est pas une possession d'actifs. Parce qu'il dit : «Le réseau de trains de banlieue du réseau ne peut en aucun temps être [autorisé] sans l'autorisation du gouvernement.» Donc, c'est une décision de faire un projet d'agrandissement, ce n'est pas le projet d'agrandissement. Donc, cette décision-là de faire un projet d'agrandissement, en principe, devrait se retrouver dans la planification de l'autorité.

Mme Bacon (Nathalie) : L'autorité peut planifier un projet d'agrandissement, refiler l'exécution à son bras opérant, qui est le réseau, mais le réseau ne peut physiquement procéder au projet sans l'autorisation du gouvernement. Autrement dit, géographiquement, ce ne sera pas possible de l'étendre. C'est très important.

Mme Ouellet : Mais comment l'autorité peut planifier l'agrandissement d'un réseau sans qu'on... Comment... C'est à l'autorité, là. Si l'autorité peut planifier un agrandissement de réseau — sinon on perd notre temps, là — il faut qu'elle aille chercher l'autorisation du gouvernement et qu'elle remette cette planification-là avec autorisation du gouvernement au réseau. Parce que, sinon, elle fait tout un travail pour rien. On donne ça au réseau, puis le réseau, après ça, est obligé d'aller contacter le gouvernement. C'est lors de la planification du projet où l'autorité doit aller chercher l'autorisation du gouvernement.

Mme Bacon (Nathalie) : Je laisserais, M. le Président, M. Sauvé expliquer le détail. Mais, dans la grande planification, là, il y a les planifications des besoins actuels puis des besoins futurs, il y a établir l'offre de transport collectif. Il est possible qu'il y ait des projets, comme on a actuellement dans le PQI — alors il y a des projets qui sont là qui sont inscrits PQI — qui représentent x milliards de dollars, mais qu'il n'y ait pas encore eu l'autorisation pour la réalisation, puis il n'y a pas encore eu d'argent qui a été affecté même pour les études préliminaires. Alors, c'est très possible.

M. Daoust : Puis je pourrais rajouter aussi que la plupart de ces grands projets-là — parlons de l'agrandissement du métro, le prolongement de chemin de fer — sont très, très, très majoritairement payés par le gouvernement. Alors, il est normal que le gouvernement soit celui qui décide.

Mme Ouellet : On est d'accord que ça doit être autorisé par le gouvernement, ce n'est pas ça, le problème. C'est que...

M. Daoust : Vous, c'est que ça soit à l'autorité plutôt que...

Mme Ouellet : C'est qu'on mette ça dans le réseau, alors que cette décision-là, en principe, elle est prise par l'autorité. Si l'autorité, dans sa planification, elle a une planification d'agrandissement du train de banlieue, bien, avant de faire ses études de préfaisabilité et ses études de faisabilité, il faudrait bien qu'elle ait l'autorisation du gouvernement. Parce que, si on avance tout... Et là j'aimerais comprendre, parce que vous avez soulevé un point supplémentaire.

Anciennement, les projets, par exemple, de prolongation du métro étaient réalisés par l'AMT. Bon, l'AMT n'existera plus. Là, les projets de... Puis ils étaient versés à la STM une fois complétés. Puis les actifs appartenaient à la STM, mais la gestion du projet de prolongation du métro puis tout ça était gérée par l'AMT. Là, la gestion du projet de prolongation, soit d'un train de banlieue soit du métro, va être gérée par qui? Est-ce que ça va être géré par la même entité? Puis ça serait géré par qui?

M. Sauvé (Sylvain) : Ça, ça va être par le propriétaire de l'équipement. Donc, la planification ou la décision de prolonger un métro est prise par l'autorité dans son plan stratégique, qui, lui, en bout de ligne, est approuvé par le gouvernement.

Pour le train, c'est la même chose. C'est planifié dans le cadre du plan stratégique et c'est approuvé par le gouvernement. Puis ici on a un article, l'article 15, qui dit que le réseau ne peut pas étendre tant qu'il n'a pas l'approbation du gouvernement. Mais la réalisation du projet lui-même, c'est fait par la personne qui possède l'actif, qui est propriétaire de l'équipement. Donc, dans ce cas-ci, pour le train, ce sera le réseau; dans le cas du métro, ce sera la STM.

Mme Ouellet : Ça fait que c'est une grosse modification par rapport à ce qui existait auparavant avec l'AMT.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, oui. C'est une modification qui est significative. Bien, du côté du métro, oui; mais, du côté du train, l'AMT faisait les deux.

Le Président (M. Reid) : Oui?

M. Daoust : Mais le propriétaire de l'actif, en bout de ligne, qu'est-ce que vous voulez, le gouvernement paie, puis le réseau devient propriétaire de l'actif, mais il ne peut pas décider, lui : Je m'en vais, je vais agrandir. Un, ce que je comprends, c'est qu'il peut sortir de son territoire. Puis l'autre, il faut toujours bien qu'il ait un financement. Et ça, c'est nous qui le faisons. Puis vous ne contestez pas cette partie-là, j'en conviens.

Mme Ouellet : Je ne conteste pas cette partie-là, mais ce que je ne comprends pas, c'est comment l'autorité peut autoriser un projet d'agrandissement sans approbation du gouvernement.

M. Sauvé (Sylvain) : Si on réfère au plan stratégique, l'article 15 et les articles suivants dans la loi sur l'autorité, il est indiqué que c'est l'autorité qui fait la grande planification, donc qui doit indiquer dans son plan stratégique les objectifs, les interventions, et comment seront financées les interventions, puis quelles seront les priorités et l'échéancier. Et il y a un processus de vérification de la conformité qui est fait dans les articles subséquents. Et ça prend une approbation du ministre pour les projets qui sont liés à la mobilité durable... et, pour tout ce qui est lié à autre chose que la mobilité durable, donc, parce que c'est inclus au PMAD de la CMM, là, donc une approbation qui vient du MAMOT. Ça, on a vu ça dans les articles du côté de l'autorité.

Donc, en bout de ligne, le gouvernement, sur le plan stratégique, a aussi une vérification de la conformité aux orientations gouvernementales. Et cet avis de conformité doit être donné avant que le projet ou que le plan stratégique puisse être adopté par la CMM. La CMM, elle, elle approuve le plan stratégique en bout de ligne, mais elle doit avoir reçu l'avis de conformité. Donc, le gouvernement entre dans le processus à cet endroit-là pour la planification des projets comme ceux-ci.

Mme Ouellet : Bien, lorsqu'on parle de planification — puis c'est toujours encore, là, où est-ce que la planification finit, là — ces projets-là sont des projets de centaines, voire de milliards de dollars, là. Ce n'est pas des petits projets, là. Et donc est-ce que la décision sur dire : O.K., on va de l'avant avec la construction de cinq, six stations supplémentaires de trains de banlieue, est-ce que cette décision-là appartient à l'autorité ou cette décision-là appartient au réseau?

M. Sauvé (Sylvain) : La décision de prolonger, ça va être l'autorité. Mais la réalisation puis planifier la réalisation de travaux, là, ou ordonner la réalisation de travaux, ça, c'est le propriétaire de l'actif qui va le faire, là. C'est lui qui va faire les plans et devis, qui va faire tous les travaux nécessaires à la réalisation du projet, de la construction des gares, le prolongement des voies ferrées...

Mme Ouellet : Mais donc, une fois que l'autorité a autorisé la construction de cinq gares supplémentaires, est-ce qu'elle pourrait faire ça sans en informer le gouvernement?

M. Daoust : Si vous lisez l'article...

Mme Ouellet : Je parle de l'autorité, là, je ne parle pas du réseau.

M. Daoust : Oui, oui, mais ce qui est marqué, c'est que «le réseau de trains de banlieue du réseau ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement». Ça ne donne pas l'autorité au réseau de le faire, là, ça ne lui confère pas ça. On dit que le réseau de trains, qui appartient au réseau, il ne peut pas être étendu sans l'autorisation du gouvernement.

Mme Ouellet : Oui, mais moi, je crois que l'autorisation du gouvernement devrait être donnée au moment où la décision se prend de construire, par exemple, les cinq gares et non pas au moment où on dit : Bien là, on fait la planification détaillée de la réalisation des travaux. Et, au moment de la décision de construire cinq gares supplémentaires, ce moment-là, il est à l'intérieur des mains de l'autorité.

M. Daoust : Mais ça ne dit pas le contraire ici, là.

Mme Ouellet : Non, je comprends, mais ce serait assez fou que l'autorité autorise la construction de cinq gares supplémentaires, et que là, quand vient le temps de les construire, le réseau soit obligé d'aller demander au gouvernement, puis que le gouvernement dise non. Il faudrait que la décision du gouvernement soit préalable à ce que le projet soit transféré au réseau.

M. Daoust : Mais ça ne dit pas ça non plus, là. Si je regarde le texte : «Le réseau de trains...» On définit l'article...

Mme Ouellet : Non, non, je le sais que le texte ne dit pas ça, mais dans l'application du texte.

M. Daoust : Mais, vous savez, en anglais on dit : «Proof of the pudding is in the eating», là. La preuve, dans ça, c'est quand tu fais ton chèque. Et je vais vous donner un exemple. Actuellement, on aimerait beaucoup extensionner la ligne bleue de cinq stations, mais, tant qu'il n'y aura pas un chèque qui aura été engagé, on peut toujours en discuter, mais ça n'arrivera pas.

Alors, pour moi, là, on peut le planifier ou le mettre dans notre décor, on peut le mettre dans le projet, mais tant et aussi longtemps que le gouvernement n'a pas dit : Ça va, il n'y en aura pas.

Mme Ouellet : Je comprends. Mais l'autorité, lorsqu'elle va prendre la décision de construire les cinq gares, est-ce qu'elle aura à demander l'autorisation au gouvernement? Parce que, lorsqu'elle prendra la décision, c'est qu'elle aura aussi l'argent. C'est l'autorité qui gère le financement, c'est l'autorité qui va signer le contrat, donc c'est à l'autorité qu'appartient la décision de construire les cinq gares supplémentaires. Donc, au moment où elle va prendre cette décision-là, est-ce qu'elle, elle a l'obligation d'avoir l'autorisation du gouvernement?

• (17 h 40) •

M. Daoust : Vous pouvez répondre.

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, je vais référer la commission à l'article 15 de la loi sur l'autorité. Donc, c'est la page 11 du projet de loi, où on parle du plan stratégique de développement du transport collectif. Ici, on indique ce que doit contenir le plan stratégique. Donc, le plan stratégique doit établir les enjeux, établir les objectifs, les orientations, les résultats attendus, les priorités, un échéancier de réalisation des interventions. Et, dans le point 3, là, on indique qu'il faut indiquer les interventions nécessaires pour atteindre les objectifs par domaine de compétences. Donc, ça, ça signifie que, par exemple, dans le développement de l'offre de transport collectif, on doit indiquer les interventions qui seront nécessaires, les priorités, l'échéancier de réalisation puis comment on va financer ces dépenses-là.

Plus loin, à l'article 16, on indique que le plan doit être transmis à la CMM pour approbation et on dit que la CMM ne peut approuver le plan avant la réception, conformément à l'article 17, d'un avis du ministre. Puis, si on vient voir à l'article 17, il y a le ministre des Affaires municipales qui doit donner son avis, parce qu'il doit nécessairement y avoir une intégration aménagement transport. Et on indique, dans le deuxième alinéa, un peu plus loin, qu'il doit prendre spécifiquement l'avis du ministre des Transports sur la conformité du document parmi les orientations gouvernementales visées au premier alinéa qui touchent le transport collectif et la mobilité durable.

Donc, le plan stratégique ne peut pas entrer en fonction avant d'avoir reçu l'approbation du ministre des Transports sur les éléments qui touchent la mobilité en général, ou le transport général, puis le transport collectif.

Et on indique plus loin, à l'article 20, qui traite du programme des immobilisations, que l'autorité doit avoir un programme des immobilisations pour les 10 prochaines années qui est en conformité avec son plan stratégique. Donc, on ne peut... Et ce plan-là est divisé en phases annuelles, puis, à chaque année, il est mis à jour. Donc, ce que ça signifie, c'est qu'on ne pourra plus, dans l'avenir, avoir de projets développement de transport collectif qui n'auront pas été planifiés correctement dans le cadre d'un plan stratégique qui va suivre la recette qui est indiquée à l'article 15, dans le troisième alinéa, avec tout ce que doit contenir un plan stratégique.

Et ça doit avoir reçu l'approbation du gouvernement. Donc le programme d'immobilisations annuel qui est mis à jour annuellement, là, qui décrit chacune des immobilisations, doit découler du plan stratégique. Donc, on ne pourra pas avoir de projets de prolongation de lignes de trains avec quatre ou cinq gares qui n'auront pas été planifiés dans le plan stratégique et qui ne seront pas inscrits dans le plan d'immobilisation.

Et j'ajouterais à ça que l'aide financière versée par le gouvernement est versée en vertu de programmes d'aide, et ça doit être inscrit au PQI, puis là également il y a une approbation pour le financer.

Donc, l'autorité ou le réseau ne peuvent pas planifier une prolongation du plan si ce n'est pas conforme aux orientations... du train, excusez-moi, si ce n'est pas conforme aux orientations gouvernementales. Et, même si elle pouvait le faire sans financement gouvernemental, on a l'obligation qui est faite d'obtenir l'avis de conformité.

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

Mme Ouellet : Oui. Il y a une différence entre un plan... C'est pour ça que je vous demandais : La décision de construire les cinq gares, on peut très bien émettre cinq gares supplémentaires dans un grand plan stratégique mais ne pas avoir encore les autorisations budgétaires conséquentes, hein? On voit ça, là, des projets qui traînent. Puis, même quand c'est prévu pour l'année, finalement ça ne se fait pas puis c'est reporté, là. Ça existe, ça.

Donc, moi, ce que je veux savoir, c'est qu'à l'intérieur de ce plan... Parce qu'au-delà du plan stratégique, là, sur 10 ans, là, il va y en avoir des milliards, là, de projets. Mais, après ça, chacun de ces projets-là, j'imagine, vont devoir être approuvés individuellement avant de pouvoir se réaliser. C'est ce que je comprends. Cette approbation-là individuelle de chacun des projets, c'est qui qui la donne? C'est-à l'autorité ou si c'est le réseau?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, il y a une approbation de réaliser le projet qui est prise par l'autorité. Le réseau, lui, il fait simplement réaliser, mais l'autorité doit avoir le financement. Donc, elle, elle peut décider de réaliser le projet puis devoir attendre peut-être un an, deux ans, trois ans. Parce qu'elle n'a pas le financement si le gouvernement, dans le cadre de son PQI, n'a pas approuvé le projet pour l'intégrer au PQI et le financer, dans le cadre des programmes actuels, à 100 %. Parce qu'actuellement, dans le cadre des programmes d'aide, c'est 100 % pour les modes guidés.

Mme Ouellet : Mais vous dites que l'autorité pourrait approuver des projets, mais qu'il n'y ait pas de financement à la clé, et que là le projet soit en attente du réseau, puis que le réseau soit obligé d'attendre que le gouvernement donne le financement pour le projet avant d'aller de l'avant.

M. Sauvé (Sylvain) : Ce que je dis, c'est que l'autorité peut décider qu'elle veut réaliser un projet de prolongation de train...

Mme Ouellet : Autoriser? Est-ce qu'elle peut autoriser? Parce que, quand on dit, là : On a des projets dans un plan de planification, c'est une chose. Mais, après ça, il faut autoriser chacun des projets, il faut donner ce qu'on appelle les «go-no-go», là. Donc, lorsqu'on dit : On va de l'avant, est-ce que l'autorité a le pouvoir, quand elle a son plan stratégique avec 10 projets, de dire : Bon, bien, finalement, le numéro 3, là, on y va. C'est qui qui décide ça? C'est-u l'autorité ou si c'est le réseau? Et l'autorité, si elle donne son approbation, est-ce qu'elle a l'obligation, avant de donner son approbation, d'avoir attaché le financement?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, la réponse est à l'article 15 qu'on vient de lire de la loi sur le réseau. C'est un article qui a un effet déclaratif. Que ce soit dans la loi sur le réseau ou la loi sur l'autorité, c'est le contenu qui est énoncé qui est important. Et, dans le contenu, ça a un effet déclaratif. C'est-à-dire que le réseau de trains de banlieue, il ne peut pas être étendu sans l'autorisation du gouvernement.

Mme Ouellet : J'ai compris, ça.

Mme Bacon (Nathalie) : Donc, ça prend l'autorisation du gouvernement, même si l'autorité le planifie. Et, même si l'autorité donne un go au réseau, alors il va falloir que les ficelles soient attachées puis que les gens se parlent, consultent et demandent l'autorisation en amont au gouvernement.

Il y a une modification. On modifie également la loi sur la Société de transport de Montréal pour que la même expression, le même effet déclaratif soit énoncé pour le réseau de métro. C'est à l'article 91, à la fin du projet de loi. Alors, ça demeure des projets : soit un projet du réseau pour le train de banlieue, soit un projet de la STM pour le métro, mais l'autorisation d'étendre ces réseaux-là, compte tenu des... et doit être précédée de la décision... de l'autorisation du gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Vous voulez compléter, M. le ministre?

M. Daoust : Écoutez, simplement que, vous savez, l'autorité, il y a d'autres projets où, s'ils ont les financements, ils vont le faire eux-mêmes. Puis un exemple qui n'est peut-être pas le bon, là, mais je reviens avec la ligne bleue : demandez à tout le monde; tout le monde est d'accord, mais personne n'a l'argent. Tant que l'argent n'apparaîtra pas, tant que, dans le PQI, il n'apparaîtra pas, ça n'arrivera pas. Alors, c'est pour ça.

Mais ici on prévoit spécifiquement que le réseau du train de banlieue ne peut pas être étendu sans l'autorisation du gouvernement parce qu'on touche différents territoires. C'est juste ça qu'on dit là-dedans. Moi, je pense que c'est assez clair.

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

Mme Ouellet : En fait, cet article-là, c'est qu'il soulève d'autres questions, et on essaie de comprendre, par ces questions-là, quels sont les pouvoirs de l'autorité et quels sont les pouvoirs du réseau, parce qu'on crée des nouvelles institutions. Et moi, ma question, si on prend, par exemple, la ligne bleue : Est-ce que l'autorisation de réaliser le projet de la ligne bleue... Parce que là il est dans la planification déjà depuis longtemps, là, hein, puis il est déjà retardé, hein? Votre prédécesseur a mis le pied sur le brake pendant un an de temps, ça fait que là on a perdu beaucoup de temps sur ce projet-là, malheureusement. Mais est-ce que l'autorisation d'aller de l'avant, dire : Oui, on la fait, la ligne bleue, puis c'est beau, là, go, ça part, puis... est-ce que cette décision-là appartient à l'autorité ou si cette décision-là appartient au réseau? Moi, j'essaie de comprendre ça, dans un premier temps, pour être capable de mettre dans son contexte l'article 15.

M. Daoust : Mais oublions le cas du métro, parce que c'est la STM.

Mme Ouellet : Oui, mais, même le métro, ça va être bon pareil, là. Je comprends qu'on est dans un autre article. Moi, ce que j'essaie de comprendre, c'est jusqu'où va le pouvoir décisionnel de l'autorité par rapport au pouvoir décisionnel des sociétés. Et est-ce que, par exemple — puis c'est un bon exemple, là — la ligne bleue, est-ce que la décision d'aller de l'avant sur ce projet-là appartient à l'autorité ou si elle appartiendra à la STM? Parce qu'une fois que c'est mis dans un plan quinquennal, plan 10 ans, est-ce que...

M. Daoust : Voyez-vous, là, si je prends l'article 91 qu'on mentionnait tantôt, qui va être plus loin, ça dit : «La Société de transport de Montréal peut également, avec l'autorisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain, acquérir tout bien requis pour le prolongement du métro. Le réseau de métro ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement.»

Alors, c'est l'autorité, mais ça lui prend l'autorisation du gouvernement, tout comme on a besoin de l'autorisation du gouvernement ici pour la simple et bonne raison que c'est le gouvernement qui paie.

• (17 h 50) •

Mme Ouellet : Sur l'autorisation du gouvernement, on est d'accord, là, ce n'est pas ça qui est en jeu.

M. Daoust : Non, mais ce que je vous dis, c'est que c'est l'autorité qui prend cette décision-là, mais l'autorité peut prendre la décision qu'elle voudra si elle n'a pas les moyens de la réaliser.

Mme Ouellet : Mais est-ce qu'elle pourrait prendre une décision positive, l'autorité, même si elle n'a pas les moyens de la réaliser?

M. Daoust : Elle pourrait prendre la décision et ne la réalisera pas, mais elle peut prendre la décision de la réaliser.

Mme Ouellet : Mais elle ne peut pas prendre la décision d'aller de l'avant s'il n'y a pas d'argent. Ça n'a pas de bon sens.

M. Daoust : C'est ça que je vous dis. Mais elle ne peut pas dire au gouvernement : J'ai pris la décision; paie.

Mme Ouellet : Non, non. Mais moi, je crois que cette décision-là... et j'aimerais ça le voir, savoir c'est où dans les articles de l'autorité. Parce qu'une planification sur 10 ans, ce n'est pas ça, une autorisation d'un projet. Où est-ce qu'on voit, dans la section sur l'autorité, le fait que, dans ses pouvoirs, elle a le pouvoir d'autoriser les projets spécifiques, là, lorsqu'ils sont rendus à cette étape-là, dire : Oui, c'est dans le plan 10 ans, mais là on est rendus à une autorisation spécifique d'un projet? C'est où qu'on voit ce pouvoir-là?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, autant à l'article 15 de la loi sur le réseau qu'à l'article 91 que le ministre vient de citer, il est dit clairement qu'en aucun temps le réseau de trains de banlieue, dans le cas de l'article 15, et le métro, dans le cas de l'article 91, ne peuvent être étendus sans l'autorisation du gouvernement.  a signifie que, même dans le cas très improbable où l'autorité aurait l'argent pour dépenser... pour financer le prolongement du métro ou le prolongement du train, ça prend quand même l'approbation du gouvernement pour étendre ces deux réseaux spécifiques là.

Mme Ouellet : Et pourquoi on ne retrouve pas ce genre de disposition là dans les articles concernant l'autorité, en disant : L'autorité, avant de prendre une décision sur les trains de banlieue ou sur les métros, doit avoir une décision du gouvernement? Parce qu'en fait la première décision, elle est là. Une fois que c'est transféré à la STM ou au réseau pour la réalisation, quand on est rendus à la phase de réalisation, c'est parce que la décision, elle est prise.

Donc, moi, ce que je ne m'explique pas, c'est qu'on vienne mettre l'obligation de l'autorisation du gouvernement, alors qu'on est à la phase réalisation et que la décision a été prise. C'est au niveau de l'autorité. L'autorité ne devrait pas avoir la possibilité de décider de la prolongation, par exemple de décider de construire la ligne bleue ou de la prolongation d'un train de banlieue si elle n'a pas reçu l'autorisation du gouvernement.

M. Daoust : L'autorité dépend des responsabilités de l'autorité qui ont été votées à l'article 6. On dit entre autres, voyez-vous, dans les responsabilités et dans la mission... Parce que l'article 5, l'article de... c'est Mission et responsabilités. Au point 5  de l'article 6, on dit : « tudier et planifier le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout — c'est là où on est — ou la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif.» C'est sa mission, c'est dans ses responsabilités, à l'autorité, de le faire. Puis c'est spécifié à l'article 6, qui est dans le chapitre qui traite justement de la mission et des responsabilités.

Alors, l'ajout, c'est exactement ça. C'est elle qui a cette responsabilité-là. Mais on vient prévoir que, dans le cas du train puis dans le cas... Puis je vous donne un exemple qui n'est peut-être pas bon, encore une fois, là, vous comprendrez que je ne suis pas un spécialiste de ce métier-là, mais imaginons, pour les fins de la discussion, que le gouvernement fédéral donne un coup de tête, décide de transiger directement avec la ville puis dit : On va te l'agrandir, ton métro. Bien, ce qu'on prévoit ici, c'est qu'ils vont être obligés de nous le demander quand même.

Mme Ouellet :  a, on est d'accord. Mais pourquoi est-ce qu'on ne le prévoit pas dans les articles sur l'autorité?

M. Daoust : Mais vous l'avez dans la mission, dans l'énoncé de mission.

Mme Ouellet : Mais vous n'avez pas, dans les énoncés de mission de l'autorité, l'obligation de l'autorité d'avoir l'autorisation du gouvernement avant de faire une prolongation de métro ou avant de faire une prolongation qui est demand e.

M. Daoust : Mais on le dit là parce que l'actif... Ce qu'on a dit, c'est que, l'actif appartenant au réseau, on le prévoit dans la loi relative au réseau. Un, l'autorité a la responsabilité, je répète, d'étudier, planifier le maintien, l'amélioration, le remplacement, l'ajout ou la démolition d'équipements et d'infrastructures de transport collectif. On les inclut. Mais on dit : Dans ces deux cas spécifiques là, là, tu as cette responsabilité-là. Dans les deux cas spécifiques qui sont ici, qui est le train puis le métro, tu vas être obligé de demander la permission au gouvernement.

Mme Ouellet : Mais ce n'est pas l'autorité qui demande la permission au gouvernement.

M. Daoust : ...

Mme Ouellet : Non. C'est le propriétaire de l'actif qui doit aller la demander après que la décision de l'autorité a été prise. C'est ça que je vous dis. Ce n'est pas l'autorité qui demande au gouvernement.

M. Daoust : C'est le projet qui doit être autorisé. Puis ici, là, ça ne prévoit pas ça. On dit : «Le réseau de trains de banlieue du réseau ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement.» Ça ne dit pas que le réseau doit demander la permission. C'est une responsabilité de l'autorité. C'est le projet qui est soumis par l'autorité.

Alors, c'est dans son énoncé de mission, de voir à ce qui est un ajout ou ce qui est un retrait. Et ici, plus spécifiquement, ce qu'on voit, c'est qu'on dit : Quand tu veux allonger ton réseau de trains ou quand tu veux allonger ton métro, bien tu dois demander la permission au gouvernement.

Mme Ouellet : C'est qui qui doit demander la permission au gouvernement?

M. Daoust : L'autorité, parce qu'elle demande l'autorisation du projet.

Mme Ouellet : Non. Là, c'est ici, c'est le réseau.

M. Daoust : Ce n'est pas marqué ça. Ce n'est pas ça qui est écrit.

Le Président (M. Reid) : Ça s'applique à tout le monde, je pense, d'après ce que Mme Bacon disait tantôt.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est ça. Les deux. C'est comme à deux... Dans le fond, le transport collectif à Montréal va être un organisme bicéphale, donc deux organismes à deux têtes : il y a celui qui planifie, qui est l'autorité; il y a celui qui réalise sur le réseau. L'autorité va planifier tous les projets, selon ce que M. Sauvé a dit, avec le plan stratégique, sur un horizon de 10, 15, 20 ans. Pour la réalisation, le bras opérationnel, c'est le réseau.

Donc, même s'il a le go de l'autorité, le réseau ne pourra pas réaliser. Parce que c'est important que l'autorité puisse effectuer des études. Donc, quand on dit étudier et planifier... on va pouvoir effectuer des études. Mais tout ce qui concerne la phase de réalisation, mise en oeuvre, ça va prendre l'autorisation du gouvernement, puisque les articles 15 du réseau... et l'appareil est fait pour le métro, pour la STM, alors, c'est un article de loi qui a un effet déclaratif, à l'effet qu'il est impossible, donc, d'entamer une phase de réalisation d'un projet d'extension, soit de train de banlieue ou de métro, sans l'autorisation du gouvernement. Ça fait que finalement soit l'une va demander pour l'autre ou les deux vont le demander en même temps, mais il va falloir que les gens se concertent, les organismes se concertent pour saisir le gouvernement de la chose.

Mme Ouellet : Et comme c'est bicéphale, et qu'on retrouve ça ici, et que l'on est déjà rendus à la phase de réalisation, ne devrait-on pas retrouver le miroir de ça dans la loi sur l'autorité pour faire en sorte que l'autorité ne se retrouve pas à autoriser des projets qui ont besoin de l'approbation du gouvernement? Parce que là on serait comme... Ça n'a pas de bon sens, là.

Donc, vous me dites : C'est déclaratoire. Je veux bien que ça soit déclaratoire puis je n'ai rien contre l'article 15, sauf qu'à mon avis il faudrait que, dans la loi sur l'autorité, que ce soit clair aussi que l'autorité — parce que puisque vous me dites que c'est elle qui prend la décision d'aller de l'avant dans la réalisation d'un projet — lorsqu'elle remet le projet au réseau, elle devrait avoir eu l'obligation d'avoir validé avec le gouvernement qu'elle a bien les fonds.

M. Daoust : Regardons-le de la façon suivante, la situation. C'est qu'actuellement on ne conteste pas ce qui est écrit là, on dit que peut-être que ça devrait aussi être prévu dans la loi sur l'autorité, n'est-ce pas?

Mme Ouellet : C'est ça.

M. Daoust : Alors, on va y revenir, à la loi sur l'autorité.

Mme Ouellet : Pas nécessairement, parce que les...

M. Daoust : Non, non, mais on a d'autres articles qu'on doit revenir sur la loi sur l'autorité.

Mme Ouellet : Si vous vous engagez tout de suite à avoir un consentement... Parce que pour pouvoir rouvrir des articles déjà ouverts ça prend le consentement de l'ensemble des partis.

M. Daoust : Il y en a plein qui ne sont pas adoptés encore.

Une voix : Le 15 n'est pas adopté.

Mme Ouellet : Oui, mais je ne suis pas certaine que l'amendement va se faire dans ceux qui ne sont pas adoptés, là. Je ne peux pas présumer.

M. Daoust : Le 15 de la loi sur l'autorité?

Mme Ouellet : Donc, moi, je voudrais avoir un engagement que vous serez ouvert à réouvrir un article là où on devra l'inscrire.

Le Président (M. Reid) : 15 est suspendu, hein? Le 15 est suspendu, pour votre information.

Mme Ouellet : Oui, mais je ne suis pas sûre que ça va être dans le 15 qu'il va falloir le mettre. Je ne le sais pas où, là.

M. Daoust : Non, mais on peut le mettre là. C'est ce qu'on dit, là.

Mme Bacon (Nathalie) : En fait, c'est le ministre qui décide, là, pour ce que propose Mme Ouellet, mais c'est de la redondance. Il demeure que ça reste de la redondance, puisque c'est prévu dans la loi sur le réseau puis la loi sur la Société de transport de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Mais ce que je comprends, c'est qu'on y reviendrait, à ce moment-là. Par contre, la députée de Vachon demande qu'il y ait une garantie d'avance. Alors, moi, je ne veux pas me mêler de ça, là, mais il faut qu'on en sorte, là, il reste quelques minutes. Est-ce qu'on adopte l'article 15 ou on ne l'adopte pas... aujourd'hui, là.

M. Daoust : Bien, moi, je répète : La préoccupation que vous avez sur l'autorité, on pourra en discuter quand on sera à l'autorité. Actuellement, on le prévoit dans la loi sur le réseau, à l'article 15, puis il n'y a rien de contraire à ce qu'on fait là. On dit simplement que le gouvernement, c'est lui qui va décider en bout de ligne là-dessus. Et on ne prévoit pas que c'est le réseau qui doit le demander, on ne prévoit rien de ça, là. Ce n'est pas ça que ça dit. Ça dit juste que si tu veux agrandir... à l'article 15, ça dit : Si tu veux agrandir ton réseau de trains, il faut que tu demandes au gouvernement. Puis, à l'article 91, on dit : Si tu veux agrandir ton métro, tu demandes au gouvernement.

Est-ce qu'on veut le mettre dans l'autorité? On verra quand on retournera dans l'autorité. Mais, pour le moment, ce que je vous dis, c'est que ça, il n'y a rien qui nous est contraire dans tout ça, là. On ne commet pas une faute de voter tout ça.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que, Mme la députée de Vachon...

• (18 heures) •

Mme Ouellet : Oui. Bien, écoutez, c'est ce que je veux valider avec vous. Moi, je suis bien prête à le regarder pour le mettre dans l'autorité, mais je veux juste m'assurer que ça va être possible de le faire, parce que plusieurs articles ont déjà été adoptés. Et quand vous dites, là : On l'a mis dans le réseau, c'est vrai que vous l'avez mis dans le réseau, et, en fait, moi, je pense que la bonne place pour le mettre, c'est dans l'autorité. Et la partie mise dans le réseau deviendrait redondante, parce que, si, dans l'évolution d'un projet, on donne la possibilité à l'autorité... Parce que vous m'avez dit que c'est l'autorité qui décide, là, qui décide de la prolongation d'un métro ou du train de banlieue, donc c'est l'autorité vraiment qui prend la décision. Au-delà du plan stratégique, là, c'est l'autorité qui prend la décision que, là, O.K., on s'en va vraiment en projet. Bien, il faut que, dans cette décision-là, elle ait eu l'autorisation du gouvernement, sinon elle va prendre une décision sans avoir les fonds. Et donc c'est tout de suite à ce moment-là, et il ne faudrait pas faire du rattrapage.

Le Président (M. Reid) : Compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 1)