



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

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

**Le jeudi 28 avril 2016 — Vol. 44 N° 67**

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant  
l'organisation et la gouvernance du transport collectif  
dans la région métropolitaine de Montréal (13)

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le jeudi 28 avril 2016 — Vol. 44 N° 67**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust  
Mme Martine Ouellet  
M. Claude Surprenant  
M. André Villeneuve  
M. Serge Simard

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



Le jeudi 28 avril 2016 — Vol. 44 N° 67

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation  
et la gouvernance du transport collectif dans  
la région métropolitaine de Montréal (13)**

*(Onze heures cinquante-trois minutes)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare 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 fin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Huot (Vanier-Les Rivières); Mme Vallières (Richmond), par M. Tanguay (LaFontaine); et M. Roy (Bonaventure), par M. Villeneuve (Berthier).

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Nous allons faire un bout de chemin. Je vois qu'il y a beaucoup de membres de la commission qui se plaignent, et avec raison, et moi aussi, du fait qu'on a une odeur assez importante de diesel, là, dans la pièce. Nous allons tenter de faire le maximum et, si c'est nécessaire, nous suspendrons.

**Étude détaillée (suite)**

Alors, nous en étions à l'étude de l'article 90, qui avait été suspendu. Maintenant, est-ce qu'on continue dans le même sens qu'on avait ou, M. le ministre ou Mme, M. les porte-parole, est-ce qu'on veut proposer de revenir à des articles qui ont été suspendus? M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. Comme on est dans le dernier droit, M. le Président, du projet de loi, ce que je proposerais, c'est qu'on commence au début, à l'article 4 et puis des articles qui ont déjà été lus tout au moins jusqu'à l'article 90, et qu'on les adopte, de sorte qu'on va arrêter de reporter, puis tout ça. Ce serait plus facile pour moi.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, en fait, à l'intérieur de l'article 3, on a reporté une douzaine d'articles, ensuite trois articles à l'intérieur de l'article 4, qui introduit une nouvelle loi aussi, et finalement d'autres articles plus tard, et nous en avons encore une vingtaine, un peu plus d'une vingtaine pour terminer le projet. Alors, vous proposez qu'on revienne à l'article 3, M. le ministre?

**M. Daoust :** À l'article 4 de l'autorité.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 4?

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, l'article 4 de l'article 3, d'accord. Alors, pour bien se comprendre, là, donc, on se rend à l'article 3, qui était suspendu parce qu'il y avait des articles, dans cette loi-là, qui étaient introduits par l'article 3 qui avaient été suspendus, et nous revenons à l'article 3 pour lequel nous en étions à l'article 4. Est-ce que l'article 4 avait été suspendu? Là, j'avoue que, normalement, dans l'article... Juste pour qu'on se comprenne, Mme Bacon, est-ce qu'on parle de l'article 3 du projet dans lequel il y a des articles?

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

**Le Président (M. Reid) :** Et, dans cet article-là, l'article auquel on se réfère, c'est l'article 15, nous, on avait ici, qui était le premier article qui est suspendu?

**Mme Bacon (Nathalie) :** 15 était suspendu, mais nous avons un amendement à l'article 4.

**Le Président (M. Reid) :** Il y a un amendement à l'article 4. Ça veut dire que ça prend un consentement pour rouvrir l'article 4, c'est ça? On se comprend? Alors, est-ce que j'ai le consentement pour rouvrir l'article 4?

**Mme Ouellet :** On peut nous déposer l'amendement, puis, en principe, il ne devrait pas y avoir de problème, là, mais on voudrait voir l'amendement avant de consentir à le rouvrir.

**M. Daoust :** C'est la clause Internet, madame.

**Mme Ouellet :** Oui, c'est ça que je pense.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, je profite des quelques instants qui nous servent à distribuer l'amendement pour souligner l'anniversaire de Mme Bacon, qui est parmi nous encore aujourd'hui. Alors, on vous souhaite, au nom de tous les membres de la commission, un bon anniversaire. Et, M. le ministre, voulez-vous présenter votre amendement?

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'amendement, M. le Président, à l'article 4, on ajouterait, au deuxième alinéa de l'article 4 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi et après «objet», «; au même moment, elle le rend public sur son site Internet».

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté? Alors, je n'ai pas eu...

Excusez-moi, je pense que j'ai oublié quelque chose. D'abord, ça me prenait un consentement pour rouvrir l'article 4. Est-ce que, ce consentement-là, nous l'avons?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que l'article 4... Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 4, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Et donc nous allons maintenant au premier article qui a été suspendu, l'article 15.

**M. Daoust :** Oui, alors, à l'article 15, encore ici, M. le Président, on va apporter un amendement et on va distribuer l'amendement.

(Consultation)

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

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'amendement consiste à ceci, à l'article 15 : Ajouter, au deuxième alinéa de l'article 15 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi et après «personnes», «, incluant celles à mobilité réduite,».

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

**Mme Ouellet :** Oui, en fait, je vais profiter qu'on ouvre l'article 15, et ça peut aussi concerner les personnes à mobilité réduite, parce que, là, on a un article sur le plan stratégique de développement du transport collectif. Et, si je lis bien l'article 15, je relis une partie du premier paragraphe : «L'autorité a compétence exclusive — et là j'emphase sur le mot "exclusive", encadré, mis en jaune, donc compétence "exclusive" — pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire en tenant compte du plan [...] d'aménagement [métropolitain] de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement [et des municipalités régionales de comté].»

Moi, j'aimerais ça, parce que ça fait déjà plusieurs heures, plusieurs mois que nous travaillons sur le projet de loi qui crée les nouvelles structures de l'autorité... Et nous avons eu une annonce vendredi passé de la Caisse de dépôt et placement — moi, de mon vivant, là, parce que le métro s'est construit avant que je naisse, de mon vivant, le plus gros transport... le plus gros projet de transport collectif, de mon vivant à moi : un projet de 5,5 milliards qui ne s'est pas limité au SLR et desservir l'aéroport, mais qui présente un projet de 77 kilomètres avec 24 stations spécifiquement dans l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, donc 5,5 milliards, si j'ai bien compris, en remplacement du train de Deux-Montagnes et en remplacement du train vers Sainte-Anne-de-Bellevue. Et donc, là, il y a la caisse qui propose un projet de transport collectif, une partie financée par la caisse, mais une partie, là, au-dessus de 2 milliards, financée par les deux paliers gouvernementaux, qui a décidé en vase clos... Puis on est d'accord, là, sur le fait d'avoir du transport collectif électrique puis on a salué le projet : enfin un projet de développement économique intéressant. Mais j'essaie juste de comprendre comment ça, ça s'intègre avec l'autorité, où on a décidé, à l'autorité, qu'on donnait la compétence exclusive — exclusive — d'établir un plan stratégique. Et tout d'un coup ce projet-là arrive préparé sans consultation des intervenants. Et ce n'est pas un projet privé, puisque le gouvernement va mettre de l'argent dans ce projet-là.

Moi, j'aimerais juste comprendre comment tout ça s'intègre et quel sera le rôle de l'autorité — on avait eu l'occasion de l'aborder un peu plus tôt en commission parlementaire — vis-à-vis de la caisse. Le ministre nous avait dit : Il n'y a pas d'annonce qui a été faite du côté de la caisse, mais là on a eu l'annonce, et le projet, je pense, a surpris tout le monde. Donc, j'aimerais comprendre, dans tout ce que nous faisons, comment tout ça s'intègre, étant donné

qu'en tout cas, comme je vous le dis, moi, de mon vivant, c'est le projet le plus ambitieux de transport collectif qui a été mis sur la table, et j'ai l'impression, à moins que je me trompe, et le ministre pourra me corriger, que ça s'est fait complètement déconnecté des différents organismes qu'on est en train de mettre en place, même si je comprends que l'autorité n'est pas encore formée, mais l'AMT existe quand même, là. Donc, j'aimerais que le ministre nous explique comment tout ça s'intègre.

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

**M. Daoust :** D'accord. D'abord, madame, moi, j'ai connu la construction... L'île Sainte-Hélène était beaucoup plus petite puis l'île des Soeurs aussi, parce que c'est là où on a versé la terre dans le temps.

D'abord, dans la loi sur le transport, à l'article 88.14, et je lis les trois lignes : «La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10.»

Et 88.10, tu sais : «Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif. Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés et le cadre tarifaire de cette [structure] de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.»

Alors, ce que nous avons reçu, c'est une proposition de la caisse. À date, c'est ce qu'on a. C'est ça qui a été déposé. Et on nous dit : Voici le cadre financier qui s'applique. Pouvons-nous discuter à partir de ça? C'est ça, la proposition de la caisse actuellement. Alors, on le reçoit collectivement. Je pense que tous ici, là, les élus puis toutes les autres personnes, disent : Voici un geste audacieux, c'est certainement quelque chose qui est intéressant. Maintenant, à partir de là, on va négocier, mais je rappelle que le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, ce que je comprends, c'est que tout ce qu'on a travaillé, là, depuis des mois ne s'applique pas à ce projet-là.

**M. Daoust :** C'est ça. Exactement, oui.

**Mme Ouellet :** Et j'aimerais juste voir... parce que le projet n'est pas totalement autonome, dans le sens qu'il vient interférer avec de l'existant. Et est-ce qu'effectivement c'est le cas que le projet, s'il se réalise, ferait en sorte de remplacer, par exemple, la ligne Deux-Montagnes et la ligne vers Sainte-Anne-de-Bellevue?

**M. Daoust :** Encore une fois, la proposition... et, je répète, c'est une proposition de la caisse à partir de laquelle on va travailler, mais la proposition de la caisse est effectivement de racheter la ligne Deux-Montagnes et de rembourser l'AMT dans l'entièreté de ce que cette ligne-là a coûté pour en faire l'acquisition. Mais tout ça, je le répète, encore une fois, là, c'est un peu prématuré, ça fait partie de la négociation que nous aurons avec la caisse.

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

**Mme Ouellet :** Oui, en fait, c'est que ce n'est pas prématuré du tout, parce que, là, O.K., la caisse va racheter la ligne de Deux-Montagnes, mais est-ce que vous savez — et là ça vient interférer directement dans tout ce qu'on a discuté en termes de budget — que la ligne Deux-Montagnes est la ligne la plus rentable du côté de l'AMT actuellement? Et donc, si on enlève cette rentabilité-là, qu'on l'enlève de l'AMT, et donc on va l'enlever de l'autorité, hein, on est en train de discuter de l'autorité, bien, c'est des revenus de moins qui vont être captés à ce moment-là par la Caisse de dépôt et placement. La Caisse de dépôt et placement a ciblé la ligne la plus rentable de l'AMT parce que c'est sûr qu'elle vise de la rentabilité, mais, ce faisant, elle enlève cette rentabilité-là à l'AMT. Donc, est-ce qu'on se retrouve à déshabiller Pierre pour habiller Jean?

Et là c'est des revenus directement de l'AMT, d'une structure publique, qu'on va perdre et qui vont devoir être compensés par quoi? Qui vont devoir être compensés par des augmentations de tarifs? Qui vont devoir être compensés par une augmentation du financement de la part du ministère des Transports du Québec? Ça a beaucoup, beaucoup d'impact, là, le fait d'avoir ciblé des zones où il y a déjà, actuellement, du train de banlieue desservi par l'AMT et des revenus reliés à ce train de banlieue là. Et de dire : Bien, ils n'ont pas décidé... On appelle ça, dans le jargon, un «greenfield». Ce n'est pas un «greenfield», c'est un «brownfield». Donc, ils ne sont pas allés là où il n'y avait pas de service, ils sont allés, en tout cas à deux endroits, là où il y avait déjà des services pour remplacer ces services-là.

Donc, ça, ça a un gros impact sur ce que nous sommes en train d'étudier actuellement, en termes de revenus. C'est probablement ce qui aura le plus d'impact sur notre projet de loi par rapport à toutes les discussions qu'on a eues d'intégration de l'ensemble des budgets. Probablement que ce projet-là, qui n'est pas intégré d'aucune espèce de façon à notre projet de loi autre que par le ministre, c'est est probablement le projet qui va interférer le plus avec le projet de loi que nous avons

actuellement sur la table. Et on en a eu connaissance seulement que vendredi passé. Parce que... quand même surprenant de créer toutes ces nouvelles structures là et le plus gros transport collectif depuis le métro, en termes de planification, ne soit pas du tout intégré dans ça. Puis, on s'entend, là, c'est le plus gros transport, là, puis on en veut, des beaux gros projets de transport collectif électrique, on en veut, mais c'est certain que, là, dans la façon de faire les choses, c'est complètement déconnecté de ce qu'on est en train de mettre en place.

• (12 h 10) •

Et on est train, avec ce projet-là qui est déposé, de mettre en place une nouvelle technologie, donc le système léger sur rail, qui est un débit — puis vous me corrigerez — qui est un débit, je crois, entre le métro et l'autobus, donc qui permet un meilleur débit que l'autobus mais un moins bon débit que le métro, et on est en train de créer un nouveau réseau. Donc, on a un réseau de métro, on a un réseau d'autobus, on a un réseau de trains de banlieue, et là on est en train de créer un réseau de système léger sur rail, qui est une autre technologie, qui, à première vue, avec les coûts qui ont été présentés, semble intéressante, là, en termes de coûts le kilomètre, mais il y a quand même un enjeu où, cette technologie-là, ce serait intéressant, et vous nous avez entendus, qu'elle ne puisse pas desservir seulement que l'ouest, mais il y a aussi des besoins dans l'est. Parce que, là, comme je le disais, dans l'ouest, c'est des besoins déjà desservis où on va remplacer le train de banlieue par un système léger sur rail. Vous savez que, dans l'est, il y a des coins qui ne sont même pas desservis.

Donc, moi, j'aimerais comprendre la logique d'intégration, parce que c'est de l'argent gouvernemental qui va aller dans l'ensemble des projets, et comment on va intégrer tout ça. Et je reviendrais sur ma question plus particulière, là, de la ligne Deux-Montagnes : Si la ligne Deux-Montagnes est intégrée au SLR et à la Caisse de dépôt et placement et que la Caisse de dépôt et placement, ce faisant, vient capturer la ligne la plus profitable de l'AMT qui va être versée dans l'autorité, bien là, c'est un peu bizarre, non? Vous ne trouvez pas?

**M. Daoust :** Bien, je comprends ce que vous me dites, puis actuellement, encore une fois, comme il n'y a rien qui a été négocié... Ce qu'on a actuellement, c'est une proposition qui est sur la table, qui entre à l'intérieur des droits... des capacités, je devrais dire, pas des droits mais des capacités, qu'a la caisse d'intervenir comme elle le fait dans plusieurs endroits à travers la planète. Actuellement, on parle d'une augmentation de pratiquement 60 % de l'achalandage parce que le système va être plus efficace. Alors, il est complètement saturé actuellement sur la ligne Deux-Montagnes, vous le savez, et ce qui arrivera avec ça... parce qu'on parle d'une rame qui va s'amener, dans le cas de Deux-Montagnes, à toutes les six minutes aux heures de pointe. C'est considérable, et ça va permettre de transporter plus de monde de façon propre et de façon plus rapide, et ça va donner aussi... Parce qu'on regarde ce qui se passe du côté de l'est et, du côté de l'est, actuellement, on est loin d'être saturé, là. On a un taux d'achalandage qui varie entre 40 % et 60 % actuellement. Et ils ne sont pas complètement démunis dans tout ça parce que l'est, quand elle fait la connexion avec le SLR proposé par la caisse, a maintenant accès directement à l'aéroport, a accès directement sur la Rive-Sud, a des accès directs beaucoup, beaucoup plus rapides, beaucoup plus efficaces.

Je rappellerai aussi ce que je dis depuis le début, c'est que c'est une proposition qui est faite par la caisse, mais ça n'interfère pas puis ça n'intervient pas dans nos choix de développer le transport collectif du côté de l'est, notamment avec la ligne bleue, une discussion que nous avons déjà eue. Mais, pour moi, ça va être difficile, M. le Président, d'en discuter longtemps parce qu'on a une proposition sur la table, on ne s'est même pas rencontrés une fois pour en négocier. On va établir quels sont nos besoins. Et comme je le lisais tantôt : «Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.» Il est clair, là, on ne s'en va pas dans un développement sauvage, on s'en va avec un développement qui est du XXI<sup>e</sup> siècle, qui est d'une redoutable efficacité. On est séduits par le projet, mais on va quand même... vous aurez le temps de le négocier, et ça n'empêche pas de mettre en place l'autorité et le réseau.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, je vous rappelle qu'on est en train de discuter sur un amendement.

**Mme Ouellet :** Sur l'amendement de transport et mobilité réduite, parce que j'imagine que cette nouvelle technologie là permettra la mobilité réduite. Mais, quand vous dites que ça va se négocier, puis on est sur l'article 15, là, donc sur le rôle de... que ça va se négocier, est-ce que le ministre peut nous donner une idée de comment ça va se négocier et quelles vont être les étapes de consultation? Et est-ce qu'il va y avoir... sans que ce soit une décision... Parce que je comprends de ce que le ministre nous a dit que les projets de la caisse sont complètement indépendants du projet de loi, mais est-ce qu'en quelque part l'autorité, la CMM, les gens du réseau seront également consultés? Parce que le projet n'est pas un projet complètement nouveau, c'est un projet, en grande partie, de remplacement, donc va venir affecter directement les actifs. Et, quand vous dites qu'il devra y avoir vente du train de banlieue, bien, tout de suite, là, il y a une interaction avec les gens de l'autorité, et on aimerait comprendre quelles sont les étapes de consultation où les différents organismes pourront faire leurs représentations.

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

**M. Daoust :** Alors, écoutez, on n'a pas été en négociation avec la caisse en aucune façon. La caisse a étudié à partir de la loi qui lui a permis... ou qui a créé la CDPQ Infra. À partir de cette loi-là et de la manifestation d'intérêt du gouvernement d'avoir un transport... plutôt que d'avoir un transport par autobus diesel sur le nouveau pont Champlain, d'avoir un système plus efficace, plus propre... Les autobus, c'est XXI<sup>e</sup> siècle, on voulait un système du XXI<sup>e</sup>. Ils sont arrivés avec une proposition originale qu'on n'attendait pas, qui inclut la ligne Deux-Montagnes. Je répète, on était... Il y a quatre jours ouvrables, on a reçu cette proposition-là. Je ne pourrai pas vous donner le détail de comment on va

procéder, ça n'a pas été établi. Je vous répète simplement, on a reçu la proposition. À partir de là, on va réagir. Mais il est trop tôt pour se prononcer sur ça, là.

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

**Mme Ouellet :** Oui. En fait, c'est parce que c'est vous qui m'avez mentionné, là, que vous auriez à négocier avec la Caisse de dépôt et placement pour ce projet-là, et j'aimerais avoir une idée... Puis je comprends qu'on n'aura pas le détail, mais, quand vous dites «négocié», ça veut dire quoi? Et, dans cette partie-là négociée, est-ce que vous pensez qu'il y aura une période ou qu'il y aura une façon de pouvoir consulter les différents intervenants intéressés par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal?

**M. Daoust :** Alors — et je conclurai sur ça, M. le Président — actuellement, je n'ai pas... Le ministère des Transports va établir, si vous voulez, une ligne pour le gouvernement du Québec, mais je dis «négocié» parce que la proposition qui est déposée interpelle tant le fédéral que le provincial financièrement. Et, nous, par la loi qui crée CDPQ Infra, avec les responsabilités du gouvernement, bien, il est clair qu'on devra en discuter, puis négocier avec eux, puis arriver à un investissement, puis couvrir tous ces aspects-là. Mais c'est prématuré de discuter de ça pour le moment, je ne le sais pas. Mes fonctionnaires vont travailler sur ça. Mais on vient de la recevoir, et, quand on regarde l'échéancier que s'est fixé la caisse, bien, on a quand même un certain nombre de mois à travailler sur ça avant de commencer à dire : Bon, bien, on approche d'une entente. On ne part pas complètement, là, à froid sur ce qu'est le transport collectif à Montréal, là.

Alors, je vous répète, on l'a reçue il y a quatre jours, là, je ne commencerai pas à mettre ça dans la loi là. Puis je veux bien en discuter, mais on a un projet de loi n° 76 à finir.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, c'est ça, c'est un projet de loi n° 76, on est en train de définir quels actifs vont aller à l'autorité, quels actifs vont aller au réseau. Et là on a un projet de loi qui nous est arrivé il y a quelques jours, où là j'apprends aujourd'hui que des actifs, par exemple, comme ceux du train de banlieue seraient transférés à la Caisse de dépôt et placement. On est exactement dans le cœur du projet de loi concernant les actifs parce que c'est ce que vise à faire ce projet de loi là, c'est de diviser les actifs. Et, en termes de rendement, le projet de la Caisse de dépôt et placement, en venant remplacer la ligne de Deux-Montagnes, vient, dans le fond, capturer — parce que vous le dites vous-même, là — une augmentation de 60 % de l'achalandage. Bien, c'est ces lignes-là qui sont les plus rentables. Et l'autorité aurait pu, à ce moment-là, avoir des projets pour capter cette valeur ajoutée là et capter ces revenus additionnels là qui lui auraient permis de financer l'ensemble du transport collectif de son réseau. Parce que c'est comme ça que ça fonctionne dans le transport collectif, les lignes les plus payantes servent à financer les lignes les moins payantes. Mais là, en faisant en sorte que la Caisse de dépôt vient capter la ligne la plus payante et vient capter les possibilités de croissance future de cette ligne-là la plus payante, elle vient amputer une partie importante des revenus et de la croissance des revenus des autorités publiques. Et donc, là, on a une problématique où on va se retrouver, par rapport à la situation actuelle, avec un manque de revenus dans l'organisme public, et ce manque de revenus là va aller servir à rentabiliser un nouvel organisme.

Donc, on est vraiment dans une situation, comme je le disais plus tôt, où on déshabille un pour habiller l'autre, alors que, si on veut donner le maximum de possibilités à notre transport collectif dans la région métropolitaine, il faut s'assurer d'un financement adéquat. Et, si le financement, il est capté dans une optique pure de rentabilité... et on comprend tout à fait que la Caisse de dépôt et placement soit dans une optique pure de rentabilité, étant donné qu'elle gère nos retraites, et on souhaite que nos retraites aient le meilleur rendement, mais elle sera quand même dans un objectif pur de rentabilité, et qu'elle vient capter les projets les plus rentables, bien, ça va faire un manque à gagner pour pouvoir financer les lignes les moins achalandées qui ne seront plus disponibles à l'autorité, qui sont actuellement disponibles. Là, c'est qu'on change la situation actuelle.

Franchement, vous dire, moi, lorsque vous parliez du projet qui serait déposé par la Caisse de dépôt et placement, je m'attendais à ce que ce soient des infrastructures qui viennent ajouter à ce qui est existant et non pas remplacer ce qui est existant. Donc, ça a été quand même une surprise d'apprendre ça. Et comment le ministre va faire pour pallier à ce manque à gagner là dans les organismes publics, puisqu'il sera capté par la Caisse de dépôt et placement?

• (12 h 20) •

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, avez-vous des commentaires?

**M. Daoust :** Non.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement à l'article 15? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Bien, M. le Président, je comprends que le ministre, dans sa tête, dise : C'est un autre projet, et je ne souhaite pas continuer la discussion, mais c'est que ce projet-là interfère directement, puis particulièrement à l'article 15 où nous sommes rendus, sur les compétences de l'autorité. Et on a discuté du détail même des aribus, les infrastructures allaient appartenir à quel des organismes. Et là on apprend aujourd'hui que le réseau, en fait, je pense que c'est le réseau qu'on avait... c'est au réseau qu'on a décidé que la propriété irait, des trains, si je ne me trompe pas. Donc, le réseau va perdre, si le projet se réalise, les revenus puis va perdre la propriété parce que ça sera... Lorsque les nouvelles constructions

seront construites, les deux trains de banlieue seront mis hors service. Ils vont perdre la propriété de ces trains-là, et on apprend que l'autorité va perdre les revenus reliés à ces deux lignes-là, dont celle de Deux-Montagnes, qui est la plus rentable. Donc, c'est des revenus de moins, là.

Et on regardait dans le détail, là, quand on a fait chacun des articles, là, les revenus, c'est qui qui allait décider puis... alors que, là, le revenu le plus important, qui est la ligne de Deux-Montagnes... Est-ce que peut-être les gens du ministère pourraient nous informer de quels sont les revenus annuels reliés actuellement à la ligne bleue... pas à la ligne bleue, à la ligne Deux-Montagnes?

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre. Pas de commentaires? Y a-t-il d'autres commentaires? M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Est-ce que je comprends bien que ce que le ministre essaie de nous dire, c'est que, le projet qui a été déposé par la CDPQ, il y aura des auditions qui vont avoir lieu, là, d'ici la fin de l'été, et donc on aura l'occasion d'en apprendre plus sur ce qu'ils veulent faire avec ça, et qu'on pourra ultimement, bien, questionner au niveau, là, de... revenir avec les questions de ma collègue à ce moment-là? Est-ce que c'est ce que je comprends?

**M. Daoust :** Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

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

**M. Daoust :** Ce n'est pas ce que j'ai dit, M. le député. Actuellement, ce que je dis, c'est qu'on a une proposition sur la table. On va l'étudier. Maintenant, est-ce qu'il va y avoir un processus de consultation? Je ne le sais pas encore. Je vous ai dit tantôt : C'est prématuré, on a eu ça il y a quatre jours. Alors, ce qu'on va faire, puis il se peut que, la négociation, ça se discute plus avec la CMM, on verra comment ça va aller. C'est prématuré pour le moment, je ne le sais pas.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Je posais ma question simplement parce que, dans le projet qui a été déposé, il est spécifiquement mentionné qu'il va y avoir des consultations. C'était le sens de ma question, tout simplement. Mais je comprends ce que vous dites et puis...

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 15? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** ...voilà, c'est arrivé. On comprend que c'est une proposition, mais on comprend que c'est une proposition derrière laquelle se trouve une volonté politique de procéder. Bon, sans parler de fait accompli, là, parce qu'il n'y a pas de première pelletée de terre qui a été faite encore, mais on comprend qu'il y a une forte volonté politique d'aller de l'avant. Et évidemment, comme le dit ma collègue de Vachon, le projet de loi qu'on étudie actuellement, ça serait intéressant de voir les impacts. Parce que la Caisse de dépôt, elle doit effectivement procurer des rendements sur les sommes qu'elle investit pour, justement, s'assurer que les fonds de pension des Québécois vont pouvoir toujours être là, M. le Président. Et, si on écrème le marché... parce que c'est un peu ça que la Caisse de dépôt s'apprête à faire, elle s'apprête à écrémer le marché, et là on va se retrouver dans une situation où, les lignes qui sont les moins rentables, en tout cas certaines, on risque de perdre des revenus, comme ma collègue le dit si bien, et là il y aura des impacts, inévitablement, sur le restant du réseau. Il y aura des impacts, j'imagine, probablement de fluidité, de transport, etc., et ça, on n'est pas contre ça, loin de là, mais il y aura des impacts financiers assurément. Et moi, je serais curieux de savoir : Ces impacts-là vont se refléter de quelle façon? Est-ce qu'ils vont se refléter par une participation supérieure du ministère, du gouvernement ou des usagers? Je pense que c'est des questions assez légitimes, M. le Président. On n'est pas contre, au contraire, l'annonce qui a été faite par la Caisse de dépôt et placement, mais, dans la mesure où la proposition est appuyée sur le plan politique très fortement, donc on comprend que les choses devraient à tout le moins se discuter aussi rapidement pour pouvoir, on imagine, procéder.

Alors, je reviens, je reviens, justement, je reviens, parce que je reviens au principe de l'article 112.1, je pense, là, vous savez, le CRTL qui va être... pas démantelé, mais en tout cas il y aura des choix à faire au niveau du CRTL. Et il y avait la proposition : les lignes pourront être maintenues et sous gestion du réseau en ayant... en faisant une offre équitable aux MRC restantes, les quatre MRC. Donc, l'offre équitable, là, moi, je commence à me questionner sur l'offre équitable parce qu'évidemment, si la Caisse de dépôt et placement, pour des besoins de rendement, écrème le marché et prend les lignes qui sont les plus rentables, bien, il y aura des impacts, en tout cas, à moins que le ministre me rassure puis qu'il me dise : Non, non, écoutez, il n'y aura pas d'impact financier sur les usagers ou sur les autres contributeurs, si je peux dire ça comme ça, du financement du transport en commun.

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

**M. Daoust :** Je ne commenterai pas les discussions à venir, monsieur, je ne les sais pas, là. On travaille dans les hypothèses, ça fait que je ne suis pas...

**M. Villeneuve :** Oui. Je comprends.

**Le Président (M. Reid) :** Je voudrais gentiment vous rappeler aussi que nous sommes à l'étude de l'amendement sur l'article 15, qui porte sur la mobilité réduite.

**M. Villeneuve :** Écoutez, je comprends que le ministre... puis je ne suis pas en train de dire que le ministre ne veut pas répondre, là, mais je pense qu'il y a des enjeux importants, là, qui viennent tout à coup d'apparaître dans le décor. Et c'est des enjeux qui vont avoir des incidences, inévitablement. Il y en aura des positives, mais il y en aura aussi certaines qui risquent d'être négatives.

Alors, je comprends l'équilibre qu'on doit trouver entre la nécessité de la Caisse de dépôt et placement d'investir de l'argent des bas de laine des Québécois et de s'assurer que ce soit rentable, qu'il y ait des rendements au rendez-vous. Ça, je comprends ça. Mais je comprends aussi, au risque de me répéter, que la Caisse de dépôt, évidemment, a ciblé, et on les comprend, les lignes les plus rentables pour justement assurer un tel rendement au niveau de ses placements. Mais il va y avoir un impact, des impacts, et ce serait intéressant, de façon prospective à tout le moins, qu'on puisse avoir une certaine idée de ces impacts-là. Voilà.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Berthier. Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Est-ce que ce serait possible d'avoir, pour l'information de la commission, quels sont les revenus de la ligne Deux-Montagnes?

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

**M. Daoust :** Je n'ai pas ça, M. le Président, pour le moment. C'est l'AMT qui a ça, là. Mais on s'éloigne beaucoup du transport adapté, là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Je comprends que c'est l'AMT qui a l'information, mais l'AMT relève encore du ministre des Transports. Est-ce que ce serait possible de faire la demande pour avoir de l'AMT les revenus concernant la ligne Deux-Montagnes?

**M. Daoust :** On va prendre une pause, deux minutes, là. On prend une pause, monsieur.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, alors, nous suspendons les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 30)*

*(Reprise à 12 h 35)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre.

**M. Daoust :** Alors, simplement, le budget 2016 de l'AMT, vous avez le budget puis vous avez les revenus anticipés de la ligne Deux-Montagnes — vous pouvez aller voir sur Internet — on parle de 40 millions de revenus puis on parle de 42 millions de dépenses. Alors, ils sont déficitaires de 2 millions.

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

**M. Daoust :** Mais, je répète, là, écoutez, actuellement, de façon qu'on est partis là, là on ne fera pas 76 cette année, là. Il faut le faire, le... Puis je veux bien qu'on discute du projet de la caisse, c'est un projet qui a été déposé il y a quatre jours.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 15? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. On comprend tout à fait puis on souhaite aussi pouvoir adopter 76. Mais je pense que, M. le Président, le ministre peut tout à fait comprendre qu'avec un projet de l'ampleur qui a été déposé vendredi et toutes les interférences qu'il a ce n'est pas, tel qu'on l'avait prévu, juste le SLR ou juste la desserte de l'aéroport de Dorval, mais c'est de remplacer des infrastructures qu'on est en train de verser actuellement au réseau et des tarifs qui sont régis par l'autorité. Et donc on souhaite... Et c'est le plus gros projet de transport collectif depuis le métro. 5,5 milliards de dollars, ce n'est pas des pinottes, ça, M. le Président, 5,5 milliards de dollars, là.

Donc, on souhaite... Et là j'aborde seulement... Parce qu'il y a plein d'autres aspects à aborder, de ce projet-là, là, hein? On pourrait aborder les emplois, le secteur manufacturier, on pourrait aborder plein d'autres choses, mais j'aborde

seulement que l'aspect d'interaction avec les structures qu'on est en train de se créer dans le projet de loi, donc, et je vais me limiter à ces informations-là. Mais je pense, M. le Président, que c'est tout à fait normal que nous posions et que c'est tout à fait légitime de notre part de poser des questions sur l'intégration du plus gros projet de transport collectif dans la région métropolitaine alors qu'on est en train de refaire actuellement toute la question de l'organisation des transports collectifs dans la région métropolitaine, M. le Président. On parle de 5,5 milliards, 67 kilomètres de système léger sur rail et de 24 stations.

Donc, moi, j'apprends, en fait, aujourd'hui, vraiment, qu'il y aura une vente, de la part de la ligne de Deux-Montagnes et de la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue, du réseau à la caisse si le projet devait se réaliser. C'est quand même gros, là. Je crois que ce sont les deux lignes qui ont le plus de stations concernant le réseau de trains de banlieue.

Et le deuxième volet que je voulais aborder, c'est la question des tarifs, et nous l'avions un petit peu abordée lors de l'étude... lorsqu'on avait passé les articles. On souhaitait, par ce projet de loi là, d'avoir des tarifs intégrés. Est-ce qu'il est toujours dans l'idée du ministre de faire en sorte que le tarif pour ce système léger sur rail là soit intégré — pour le moment, j'appellerais ça la carte Opus, là — à la carte Opus, qui portera peut-être un autre nom, là, si les choses changent, là?

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon, je vous souligne que vous avez terminé votre temps de parole, épuisé votre temps de parole sur l'amendement. Alors, M. le ministre, voulez-vous... Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui. Merci, M. le Président. Encore là...

**Le Président (M. Reid) :** ...sur la mobilité réduite, hein? Parce que le projet de... l'article 15 est à discuter après ça, amendé ou non.

• (12 h 40) •

**M. Villeneuve :** Oui, je comprends ce que vous me dites, M. le Président, je suis d'accord avec vous. Je connais le fonctionnement aussi des commissions et la procédure. Mais il n'en demeure pas moins que la mobilité réduite sera touchée par toute modification qui pourrait être apportée éventuellement dans le mode de fonctionnement du transport, actuellement. On s'entend là-dessus, je pense, là. Donc, je veux, à l'instar de ma collègue et au risque de me répéter... je vois que ces nouveaux éléments là, M. le Président, vont avoir et vont entraîner nécessairement des changements majeurs dans la suite des choses.

Je le disais tantôt, on n'est pas loin de là. On a salué, même, le fait de pouvoir venir apporter une plus grande fluidité et une plus grande accessibilité aux services de transport dans la région de Montréal et à Montréal. Mais là il s'avère qu'il va y avoir des impacts importants sur la suite des choses, et moi... Je ne sais pas si le ministre voudrait, à tout le moins, au moins répondre à cette question-là : Est-ce que... Je comprends que ça ne fait pas longtemps, je comprends que c'est une proposition qui est en place, mais les impacts seront tellement majeurs pour la suite des choses. Il y a sûrement eu quelque travail de fait ou peut-être que la Caisse de dépôt a déplacé... déposé, pardon, quelques documents au ministre ou à quelconque autre autorité quant à une étude de perspective, parce qu'on a regardé un peu ce que ça occasionnerait.

M. le ministre disait tantôt que, pour la ligne de Deux-Montagnes, 40 millions de revenus, 42 millions de dépenses, soit, ça fait un déficit de 2 millions. Mais qu'en est-il des autres lignes, M. le Président, où, les revenus versus les dépenses, on se retrouve dans une situation où il y a davantage de déficits, hein? Parce que, là, on parle de 40 versus 42 de dépenses, 2 millions de déficit, mais il y a des lignes où les déficits sont beaucoup plus grands, et ces lignes-là, M. le Président... on comprend que possiblement que, des lignes déficitaires ou des lignes où il y a moins d'avenir quant au développement de ces lignes-là, ou d'affluence, bien, possiblement que la Caisse de dépôt, dans son souci de faire fructifier ses investissements, ne les a pas ciblées. Et donc, ces lignes-là, M. le Président, qui sont déficitaires, de façon beaucoup plus grande que la ligne Deux-Montagnes, qu'arrivera-t-il lorsque la Caisse de dépôt et placement aura définitivement fait ses choix, et possiblement se sera servie, et aura écrémé le marché pour justement s'assurer de rendements positifs quant à ses investissements? Alors là, qui va assumer la facture?

Je ne sais pas, M. le Président, si le ministre veut... Puis j'y vais de bonne foi, là, M. le Président, là. Moi, j'essaie juste de voir les impacts que tout ça... Puis on le sait, on est tous... je pense que, là, on est tous conscients ici aujourd'hui, là, que les impacts vont être majeurs. Il va y avoir des impacts majeurs positifs, hein, ça va être des impacts majeurs positifs, mais il va aussi y avoir des dommages collatéraux à cela, c'est clair. Alors, qui va assumer la facture : le gouvernement du Québec, les différents partenaires, si partenaires il y a? Et les usagers, qu'en est-il? Ma grande préoccupation, c'est plus celle-ci, M. le Président, c'est évidemment au niveau des usagers.

Alors, moi, je veux bien sauter dans le vide, là, mais en «bungee», ce n'est pas pire, mais sauter dans le vide, là, avec un élastique éventé, pas sûr. Alors, comme législateur, je me rends compte que, là, on est dans une situation où les éléments qui arrivent sont des éléments majeurs, qui auront un impact majeur, positif, négatif, dommages collatéraux. Mais là il faut gérer ça maintenant, là. Et on le sait que ça s'en vient, on n'est pas... on ne peut pas dire : Je ne le savais pas, je ne l'avais pas vu venir. On sait que la volonté politique qui est derrière la proposition qu'a déposée la Caisse de dépôt et placement, elle est très, très, très forte, puis on est tous d'accord, M. le Président, à ce qu'on se donne des moyens de transport modernes.

Alors, moi, je pense que le ministre devrait, M. le Président, à tout le moins, nous donner plus d'indications, même si ce n'est qu'une proposition.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Berthier. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 15?

**M. Daoust :** M. le Président, je vais répondre simplement puis je ne reviendrai plus sur ça. On est partis d'un amendement où on est en train d'inclure... de mettre «incluant celles à mobilité réduite» puis on est rendus sur la rentabilité du futur projet de la caisse. Il faut le faire, là. Ça, c'est digne du Cirque du Soleil, là.

Alors, je n'ai pas plus d'information que vous en avez. Je veux bien, mais actuellement, là, il faudrait peut-être qu'on revienne au sujet sur lequel on s'était penchés, là.

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

**M. Villeneuve :** Je l'ai dit tantôt, je suis de bonne foi, et j'essaie juste d'anticiper, et je pense que c'est une responsabilité du gouvernement aussi de tenter d'anticiper, même si on n'a pas de boule de cristal. Mais on est dans un amendement sur la mobilité réduite. Si, M. le Président, le ministre me dit qu'il y aura zéro impact sur les coûts reliés à la mobilité réduite, bien, ce ne serait pas mal, ça.

**M. Daoust :** Je n'ai pas plus d'information que celle que vous avez, c'est tout. J'arrête là, là.

**M. Villeneuve :** D'accord. Parfait. Parfait.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Berthier, vous voulez la parole?

**M. Villeneuve :** Oui, tout à fait.

**Le Président (M. Reid) :** Vous avez la parole.

**M. Villeneuve :** Écoutez, M. le Président, je comprends que M. le ministre n'a pas d'information, alors on saute dans le vide et puis on espère que, si la Caisse de dépôt écreme le marché, comme ça semble être le cas, les impacts sur les tarifs pour les gens à mobilité réduite ne seront pas... je ne veux pas dire «impactés», parce que c'est un anglicisme, mais ne seront pas touchés, M. le Président. Mais, pour ma part, j'ai terminé, mais, encore là, je nous mets en garde, comme législateurs, de s'assurer d'avoir... avant de prendre des décisions, là, de s'assurer d'avoir toute l'information pertinente et nécessaire, d'autant plus qu'on sait que le projet arrive, M. le Président. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Berthier. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 15? L'amendement à l'article 15 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons passer maintenant à l'étude de l'article 15 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 15, sur le... oui, l'article 15 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, parce que l'article 15, c'est vraiment un article qui vient dire le plan stratégique de développement du transport collectif qui est de la responsabilité de l'autorité, et ce plan stratégique là concerne aussi les modalités de financement des dépenses d'exploitation et tous les mécanismes de suivi.

Et là, à l'indication du ministre, on est allés vérifier effectivement du côté de l'AMT pour les lignes de trains de banlieue, et effectivement la ligne de Deux-Montagnes est de loin la plus rentable. En fait, elle est là... Quand je dis «rentable», là, on parle de transport collectif, ça fait que c'est toujours à mettre en perspective, là, mais elle a le ratio d'autofinancement le plus élevé à 54,4 %, et la deuxième, ensuite, là, elle se situe plutôt autour de 39 %. Ça fait qu'un 15 % de plus que la deuxième meilleure, donc, mais, même à 54,4 %... Et l'autofinancement du côté de Sainte-Anne-de-Bellevue se retrouve à 34,5 %. Ça veut dire qu'il doit y avoir quand même...

Pour maintenir les tarifs compétitifs, les tarifs pour les usagers, il y a quand même une contribution publique qui se fait pour le fonctionnement de ces deux lignes-là. La Caisse de dépôt et placement, comment va-t-elle réussir à assurer son rendement? Parce qu'elle cherche un rendement, et là le ministre pourra peut-être, là, ajuster, mais elle cherche un rendement entre 9 %, 10 %, 11 %, dépendamment des années, mais j'ai l'impression que c'est dans ces eaux-là. Est-ce qu'elle augmentera les tarifs en conséquence pour avoir un taux de financement lui permettant un rendement de, pour faire simple, mettons, 10 %? Ça veut dire qu'il faudra qu'elle augmente les tarifs de façon importante pour aller chercher plus qu'un autofinancement de 100 %, mais même une rentabilité. Est-ce que ça, ça veut dire qu'on remplacerait, donc, la ligne Deux-Montagnes existante par une ligne avec une nouvelle technologie, mais avec une tarification à l'usager beaucoup, beaucoup plus élevée pour permettre le rendement attendu par la caisse?

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

**M. Daoust :** Pas de commentaire, monsieur.

**Le Président (M. Reid) :** Pas de commentaire. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 15 tel qu'amendé?  
• (12 h 50) •

**Mme Ouellet :** M. le Président, j'entends le ministre qui dit qu'il n'a pas de commentaire et je sais que le projet a été déposé seulement il y a quelques jours, mais ce projet-là a été déposé à la demande du gouvernement. Et d'ailleurs le

ministre lui-même l'a lu là. On pourrait essayer de retrouver l'article, là, quand il y a un mandat qui est déposé à la Caisse de dépôt et placement, que, ce mandat-là, c'est le ministre qui doit le demander et qui doit en déterminer, là, les grands paramètres.

Donc, je ne sais pas quel genre de collaboration il y a eu entre la Caisse de dépôt et placement et le ministre pour le dépôt de ce projet-là, mais, très clairement, le nouveau projet qu'on a sur la table a un impact, comme je vous dis, M. le Président, encore plus grand que presque tout ce qu'on a discuté jusqu'à présent pour ce projet de loi là, parce que... un 5,5 milliards d'investissement qui va se retrouver complètement en parallèle du transport collectif, je dirais, habituel, du transport collectif public, donc un 5,5 milliards en parallèle.

Et les autres questions qu'on aura aussi, c'est : Que restera-t-il comme investissement pour le transport collectif public une fois que ce 5,5 milliards là est décidé? Et donc c'est normal que nous ayons des questions sur l'intégration des choix, et en plus que le projet de la Caisse de dépôt et placement vient capturer deux lignes et, comme le disait mon collègue de Berthier, fait de l'écémage, donc vient remplacer deux lignes actuelles de train de banlieue.

Et je comprends la logique de remplacer les lignes de train de banlieue. Nous en avons aussi, du côté de la Rive-Sud, des lignes de train de banlieue, et, dans ces lignes-là, c'est que, vous savez, M. le Président, ici, avec la privatisation du CN en 1995 et depuis déjà même avant ça, il y a une priorité au transport de marchandises. Donc, pour pouvoir donner un meilleur service et... d'ailleurs, c'est un obstacle extrêmement important depuis des années, du côté de l'AMT, de pouvoir avoir des ententes avec le CN et avec le CP. C'est pourquoi ils avaient acheté une partie des lignes, et d'ailleurs je crois que Deux-Montagnes, c'est une des lignes qu'ils avaient achetées. Donc, du côté de Deux-Montagnes, je crois qu'ils n'ont pas de problème, à moins que vous me corrigiez, là, mais avec le transport des marchandises, ce qu'on a, du côté de la Rive-Sud, et qu'ils ont probablement aussi, du côté de Sainte-Anne-de-Bellevue, où il y a toujours priorité au transport des marchandises.

Donc, avec cette contrainte-là de priorité au transport des marchandises, augmenter la qualité de service est un défi extrêmement difficile de la part de l'AMT, et de penser à une solution d'une autre technologie pour avoir des voies dédiées, effectivement, c'est une voie intéressante. Mais, quand on voit qu'ils vont capturer Deux-Montagnes, où Deux-Montagnes, ils ont les installations... Et là on a touché seulement à l'ouest de Montréal, mais je pourrais vous dire, M. le Président, que cette problématique-là concernant les trains de marchandises, elle est vraie également du côté de la Rive-Sud. La ligne vers Saint-Hilaire, les usagers, là, vivent exactement la même problématique. Et donc le projet de la Caisse de dépôt et placement vient complètement changer la donne de ce qui est déjà en place actuellement, en tout cas concernant l'Ouest-de-l'Île de Montréal, très clairement, mais concernant l'ensemble des projets, étant donné que ce projet-là va accaparer une grosse partie du financement du transport collectif sur l'île de Montréal.

Donc, je comprends, là, que le ministre n'a peut-être pas encore toutes les informations. Je suis un peu surprise, par exemple, là, qu'il n'ait pas ces informations-là parce que normalement, avec le financement qui vient de la part du gouvernement, au-dessus de 2 milliards... des gouvernements, au-dessus de 2 milliards, ou du gouvernement, on ne sait pas, il y a des négociations à y avoir, au-dessus de 2 milliards, j'espère que le gouvernement... D'ailleurs, il l'a dit, il va avoir à négocier, il va avoir à autoriser la solution qu'il y a à mettre en oeuvre. Donc, j'espère que ce n'est pas juste de la négociation sur les montants, mais c'est de la négociation sur l'ensemble du projet pour voir, là, quels sont les projets qui sont liés aux besoins.

Mais, M. le Président, ça a tellement d'impact sur ce qu'on fait, il faudrait qu'au moins le ministre nous donne des indications de quelles seront les démarches. Les questions qu'on pose aujourd'hui, si on n'est pas capables d'avoir de réponses aujourd'hui, est-ce que nous aurons un autre cadre dans lequel nous aurons la possibilité de poser également ces questions-là et à un temps opportun où on pourra avoir des réponses? Parce que, là, on nous demande de voter un projet de loi puis on a un autre gros projet en parallèle qui vient complètement interférer ce projet de loi là, même en termes d'infrastructures, et on n'est pas capables d'avoir de réponses. Donc, je pense que ce serait important si ce n'est pas possible de le faire dans le cadre de ce projet de loi là, et nous avons la même hâte que le ministre de finir l'adoption de ce projet de loi là. Est-ce qu'il peut nous indiquer un cadre dans lequel nous aurons, à ce moment-là, la possibilité de pouvoir questionner les interactions du projet de la Caisse de dépôt et placement avec les infrastructures publiques que nous sommes en train de verser tant dans l'autorité que dans le réseau... et la question des tarifs, parce que c'est une question essentielle pour les usagers.

On est en train de créer des structures justement pour diminuer le nombre de tarifs, pour faciliter la vie aux usagers, puis on dit : On diminue les structures, on diminue les structures, mais, parallèlement à ça, on crée un nouveau réseau d'une technologie qui, je dois vous avouer, M. le Président, à première vue, me semble très intéressante, parce qu'une technologie à 82 millions le kilomètre, par rapport à 300, 350 millions le kilomètre, si les coûts s'avèrent, parce que, des fois, de façon préliminaire, des fois les coûts changent beaucoup dans le temps, mais si les coûts s'avèrent, bien, ça pourrait être une technologie où on aurait tout avantage à ce que cette technologie-là puisse rejoindre l'ensemble des besoins de transport collectif qui correspond à ce débit-là.

Ça fait que oui pour la nouvelle technologie qui est déposée, mais là on a un impact direct sur le rendement, les revenus des nouvelles structures, en particulier de l'autorité qu'on est en train de créer, en enlevant les deux lignes, Deux-Montagnes et Sainte-Anne-de-Bellevue. Et je dois vous avouer, M. le Président, avant vendredi, je ne m'attendais d'aucune espèce de façon à avoir un tel projet sur la table. On s'attendait à avoir, du côté du SLR, de la desserte pour l'aéroport Dorval, mais, de là à dire qu'on allait remplacer deux lignes de train de banlieue, ce n'était pas, en tout cas de notre point de vue, sur la table à dessin. Donc, c'est certain que ça a un impact avec le projet de loi.

Et moi, je veux bien qu'on aille rapidement pour l'adoption du projet de loi n° 76, mais il faudrait que le ministre puisse nous indiquer quel sera l'autre forum. Parce que la Caisse de dépôt et placement est, en principe, un organisme indépendant, mais, lorsqu'elle réalise comme ça un projet de transport collectif, son choix lui appartient de décider de

financer ou de le réaliser ou pas, mais elle ne fera pas ça toute seule, elle va faire ça avec le financement public, l'argent des contribuables. Et donc, à ce moment-là, on veut comprendre quels seront les forums de discussion, parce que la Caisse de dépôt et placement, contrairement à l'AMT, ne se présentera pas ici, en commission parlementaire. Donc, moi, j'aimerais ça que le ministre nous indique... ou à moins que, oui, elle pourrait se présenter, on aura l'occasion d'en discuter, comme on a déjà fait venir différents organismes publics, comme on fait des fois venir Hydro-Québec pour des projets.

Est-ce que le ministre peut nous proposer un forum, moi, je suis très ouverte à la forme, là, mais un forum où nous pourrions discuter de ces impacts-là sur ce qu'on est en train actuellement de voter en termes d'organisation du transport collectif sur l'île de Montréal, mais aussi l'ensemble de la communauté métropolitaine?

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

**M. Daoust :** Je pense que toutes les réponses que j'avais à donner sur ça, je les ai faites tantôt, monsieur.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres commentaires ou interventions sur l'article 15 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** M. le Président, je vois tout à fait le non-verbal du ministre des Transports, et nous partageons la même préoccupation, mais est-ce qu'il pourrait nous indiquer... puis je vois qu'on n'est pas loin de 1 heure, donc on aura un délai pour y penser avant de revenir à 3 heures, mais est-ce qu'il pourrait nous présenter un forum où l'ensemble de ces questions-là pourront être abordées? Parce que je le dis et je sais que je me répète, M. le Président, mais l'impact, il est tellement grand.

Et là est-ce qu'on est en train... Puis moi, j'aimerais ça que le ministre me rassure. S'il me dit : Non, ce ne sera pas ça... mais j'aimerais ça que le ministre me rassure. Est-ce qu'on est en train de créer deux catégories? Parce que, si la Caisse de dépôt et placement doit rentabiliser à plus que 100 %, pour faire son rendement, des lignes qui ont, dans le meilleur des cas, un ratio d'autofinancement de 54,4 %, est-ce que ça voudra dire des hausses de tarifs conséquentes? Et est-ce que ça voudra dire un réseau électrique métropolitain avec des tarifs très élevés, qui permettront le rendement pour la Caisse de dépôt et placement, et un autre réseau qui aura des tarifs plus bas? Et qu'est-ce que ça a, ça, comme impact sur l'équité des utilisateurs et des usagers, incluant les usagers de transport adapté?

Donc, j'aimerais ça que le ministre me rassure, qu'il me dise que les tarifs pour les lignes de Deux-Montagnes et la ligne de Sainte-Anne-de-Bellevue ne subiront pas de hausse différente de ce qui se passe actuellement, déjà, avec les cartes Opus et qu'on n'aura pas deux régimes de tarifs, un pour les nouvelles technologies et un pour les plus anciennes technologies.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, étant donné l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 11)*

**Le Président (M. Reid) :** 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 de l'article 15, qui avait été amendé. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Daoust :** Oui. Alors, écoutez, juste pour faire un point sur les questions qui m'étaient posées par la première opposition. Quand la Caisse de dépôt a déposé sa proposition, elle a dit qu'il y aurait des auditions au printemps 2016. Alors, ça doit se faire incessamment, et, si vous avez un forum où vous voulez faire des revendications, c'est sûrement la bonne place pour le faire. Et il y a eu des documents qui ont circulé à cet effet-là, alors je n'ai aucun problème à vous répéter ça. Mais je vous répète aussi que moi, je l'ai reçu comme vous l'avez reçu. Alors, ce n'est pas une affaire qu'on a travaillée conjointement avec la caisse. La caisse, à l'origine, a eu un mandat du gouvernement de traverser le pont Champlain puis d'aller vers l'ouest, et c'est ce qu'elle a fait, mais dans un modèle qui a surpris un peu tout le monde. Elle va tenir des auditions pour aller faire des revendications là, mais, pour le moment, moi, je pense qu'il devient important, pour les Montréalais, pour les gens de la communauté urbaine de Montréal, pour les gens de la grande agglomération de Montréal, qu'on procède à l'étude du projet qui est devant nous actuellement, M. le Président. Voilà.

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

**Mme Ouellet :** Oui. O.K., il y a donc des auditions au printemps 2016, donc des auditions qui vont être tenues. On aimerait ça avoir un petit peu plus d'information, là. C'est des auditions qui vont être tenues par la caisse, puis ça va prendre quoi, comme genre de forme, là?

**M. Daoust :** Je n'ai aucune idée, madame, c'est la caisse qui tient les auditions, ce n'est pas nous.

**Mme Ouellet :** O.K. Je comprends que le ministre dise : C'est la caisse qui tient les auditions, que ce n'est pas le gouvernement, sauf que nous souhaitons également pouvoir poser des questions au gouvernement, parce que le gouvernement va avoir un choix à faire, puisqu'il y a un financement de 2,2 milliards de la part des deux... en tout cas, d'un ou deux paliers de gouvernement, pour ce projet-là, et nous souhaiterions un forum parlementaire pour pouvoir discuter de ce projet-là, étant donné tous les impacts que ça a, tant sur le projet de loi que nous sommes en train de discuter que sur le futur fonctionnement et du réseau et de l'autorité des transports en commun, là, de la région métropolitaine. Parce que la caisse, elle l'a dit, ce n'est pas elle qui a le mandat de pouvoir faire la planification du transport collectif dans la région métropolitaine. C'est drôle qu'elle le dise parce que, dans les faits, c'est exactement ce qu'elle a fait : même si elle dit qu'elle n'a pas le mandat, avec le projet qu'elle a déposé, elle a fait indirectement de la planification du côté de la région métropolitaine. Et donc les mandats doivent être initiés du gouvernement, et, comme le gouvernement met de l'argent, le gouvernement aura donc un suivi, et c'est lui qui donne les mandats à la Caisse de dépôt et placement. On aura donc toute une série de questions à pouvoir poser aussi au gouvernement quant aux besoins identifiés, dans la perspective future de ce réseau-là.

Donc, nous ne voulons pas, là, allonger indûment, là, la commission parlementaire sur le projet de loi n° 76, ça fait que nous proposerions, à ce moment-là, au ministre, savoir s'il serait favorable... parce qu'on comprend que la décision ne lui appartient pas complètement, mais s'il serait favorable à ce que nous puissions tenir un mandat d'initiative. On parle de 5,5 milliards d'investissement public, même s'il y en a un 3,3 qui est de la part de la caisse, ça reste quand même que c'est de l'argent de nos retraites, et un 2,2 milliards de la part directement du gouvernement, donc des contribuables. Et on a des mandats d'initiative. Moi, je me rappelle quand j'étais ministre des Ressources naturelles, j'en ai tenu un sur la fermeture de la centrale nucléaire Gentilly, et il y en a un actuellement qui est en cours sur les paradis fiscaux. Donc, je voulais valider, là, l'ouverture, de la part du ministre des Transports, à ce qu'on puisse avoir un mandat d'initiative dans un délai pas trop éloigné.

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

**M. Daoust :** Bien, écoutez, simplement, le mandat d'initiative, comme le dit Mme la députée, ce n'est pas une décision que je prends seul. Je ne suis pas réfractaire à ça. On va regarder, là, qu'est-ce qui va se passer avec la caisse, parce que, quand on parle du printemps, c'est là, là, et, à partir de là, on avisera. Je ne suis pas contre ça, mais je vous dis simplement que ce n'est pas une décision que je prends seul, alors je vais être prudent. Mais je ne suis pas réfractaire à ça.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Je comprends que ce n'est pas une décision qui... c'est une décision qui se fait avec l'ensemble des partis parce que c'est un mandat d'initiative, donc c'est une décision qui appartient, là, à...

**M. Daoust :** À la commission.

**Mme Ouellet :** ...à la commission, aux membres de la Commission des transports, donc qu'éventuellement le président recevra. Mais, juste voir, il y a de l'ouverture, donc je comprends qu'il y aurait de l'ouverture, éventuellement, là?

**M. Daoust :** Oui. S'il y a lieu de le faire, il y aura de l'ouverture à le faire.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Oui, M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui. Tout est dans le choix des mots. Le ministre dit : «S'il y a lieu de le faire». Je lui poserais la question autrement : Est-ce que le ministre aurait même un préjugé favorable à ce qu'il y ait un tel mandat d'initiative dans... et toujours avec l'approche que, ce matin, on soulignait, à savoir qu'il y aura des impacts majeurs, et, comme législateurs, qu'on puisse avoir la possibilité justement de poser et d'avoir... de poser les questions et d'avoir l'ensemble des réponses de nos questions? Et ceci s'adresse autant à la partie gouvernementale, bien sûr, qu'aux partis d'opposition.

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

**M. Daoust :** Quand je suis réfractaire à quelque chose, je dis que je suis réfractaire. Je vous ai dit que je ne l'étais pas.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste pour... parce que le ministre y faisait référence, là, puis ça nous a pris un petit bout de temps avant de le retrouver. Dans la loi... Ça, c'est la loi sur le transport. Donc, lorsqu'un mandat est donné à la Caisse de dépôt et placement, et c'est ça qu'on veut aussi comprendre avec le projet de loi actuel, là, on dit, bon, que «le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif — c'est exactement le cas du Réseau électrique métropolitain. Cette entente prévoit notamment [des] mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés et le cadre

tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation.» Donc, c'est pour ça, il y a une grande partie, là, qui est liée au gouvernement.

Et là je viens au deuxième paragraphe, et c'est ça qui est très important, là : «Le gouvernement définit les besoins à combler...» Et donc c'est ce qu'on cherche à trouver. Parce que la caisse a déposé un projet... Encore, je dis : Enfin, un projet de développement économique intéressant, mais on essaie de comprendre comment ont été identifiés les besoins. Donc : «Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet...» Et donc c'est cette partie-là où, là, d'un côté, la caisse dit : Ce n'est pas notre mandat de faire de la planification du transport collectif, puis, de l'autre côté, le ministre qui nous dit : Je n'ai jamais vu le projet, alors qu'initialement le projet aurait dû découler des besoins définis par le gouvernement. Et ce que j'en comprends, c'est que la commande qui avait été passée par le gouvernement, c'était pour un SLR et pour un accès, là, à l'aéroport.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée Vachon, le temps qui vous est alloué pour l'article 15 est écoulé, est épuisé.

**Mme Ouellet :** Bien, je reviendrai au prochain article. Il n'y a pas de problème.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 15 tel qu'amendé? L'article 15, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Il est adopté. Alors, nous allons maintenant... Si nous suivons la liste des articles qui ont été suspendus, nous en sommes à l'article 48. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. Bien, en fait, il y a un amendement qui doit y être apporté. Alors : Remplacer l'article 48 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain par le suivant... Il va être circulé, je présume?

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Donnons-nous quelques instants, peut-être?

**M. Daoust :** D'accord.

**Le Président (M. Reid) :** On suspend quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 19)*

*(Reprise à 15 h 20)*

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, si vous voulez présenter votre amendement.

**M. Daoust :** Donc, on remplace l'article 48 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain : «48. 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.»

Et, comme vous le savez, c'est la formulation qui avait été suspendue à l'autorité, mais c'est la formulation qui a été adoptée pour le réseau.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste une intervention, toujours concernant l'autorité puis les liens entre l'autorité et le projet annoncé vendredi... C'est ça. Donc, selon, là, l'article 88.10, c'est le gouvernement qui définit les besoins qui sont à combler et les objectifs d'intérêt public d'un projet qui est en entente avec la Caisse de dépôt et placement et ensuite «autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse». Donc, la caisse, en principe, aurait dû proposer plusieurs options, là. Ce que je comprends, c'est qu'il n'y en a qu'une seule sur la table.

Donc, c'est ce qu'on veut essayer de comprendre, par un mandat d'initiative. Donc, ça ne pourrait pas se limiter à des questions à la Caisse de dépôt et placement, qui nous répondrait, à ce moment-là : Bien, ce n'est pas dans mon mandat parce que les besoins à combler, les objectifs d'intérêt public doivent être définis par le gouvernement. Donc, ça nous prend un forum où les deux, je vous dirais, les deux joueurs, là, les intervenants sont présents. Et c'est pour ça que nous avons pensé, là, qu'un forum d'un mandat d'initiative, comme ce qui se fait actuellement sur les paradis fiscaux, serait probablement la formule la plus appropriée qui nous permettrait, en termes de parlementaires... et aussi l'ensemble des représentants, des intervenants intéressés par le dossier qui ont la possibilité, à ce moment-là, de venir rencontrer les parlementaires et de faire valoir leurs points de vue concernant l'ensemble du projet, pour un projet de 5,5 milliards, et, dans le fond, une décision gouvernementale.

On pense que c'est absolument nécessaire qu'il puisse y avoir des discussions complètement ouvertes et transparentes pour, je vous dirais, la suite des choses aussi, pour que ce projet-là puisse se réaliser avec les meilleures

conditions possible, parce que c'est une infrastructure quand même collective. Même si c'est la Caisse de dépôt et placement qui en sera le maître d'oeuvre, ce sera quand même une infrastructure collective, et donc c'est important que l'ensemble des parlementaires et des intervenants de la société, en particulier de la communauté métropolitaine, puissent faire valoir leurs préoccupations, leurs propositions. Et souvent il y a des bonnes idées, donc on peut bonifier le projet suite à ces travaux-là, comme nous le faisons actuellement avec le projet de loi n° 76, où nos travaux nous ont amenés à amener plusieurs amendements et bonifications, là, au projet de loi.

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

**M. Daoust :** Écoutez, comme j'ai dit, on avait donné deux mandats à la caisse, on avait demandé le pont Champlain puis on avait demandé d'aller vers l'ouest. Elle nous est arrivée avec ce projet-là, on l'a reçu il y a quatre jours, on va l'étudier puis, à partir de ça, on verra comment on se comporte. Alors, on n'a rien demandé, pour l'heure. On nous a déposé une proposition, c'est tout. C'est là où on est rendus. Alors, moi, j'aimerais beaucoup qu'on revienne au projet de loi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 48?

**Mme Ouellet :** Oui, et ça sera dans les dernières interventions concernant ce projet de loi là. Et je comprends, là, que le ministre l'a reçu il y a quatre jours, mais ça ne suit pas ce qui avait été défini dans les projets qui sont donnés à la caisse, où le gouvernement doit définir les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public. Donc, je comprends que cette étape-là n'a pas été faite et je pense qu'et la caisse et le gouvernement ça serait important qu'on puisse avoir des réponses concernant ça. Mais j'entends que le ministre, là, n'est pas fermé, est même ouvert à un mandat d'initiative, sous réserve, là, des décisions de la Commission des transports et de l'environnement concernant cette question-là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 48 qui, je vous rappelle, consiste à remplacer l'ancien article 48 par un nouveau? Techniquement, il faut adopter l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Et est-ce qu'il faut amender autre chose, parce que l'amendement... Ça va. L'amendement lui-même dans son article. Donc, l'article 48, tel qu'amendé, bon, est-il adopté? On va y arriver. Ça fait un peu...

**Mme Ouellet :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Ça fait un peu répétitif, mais je pense qu'on va suivre ainsi totalement les règles. Alors donc, on passe à l'article 49. M. le ministre.

**M. Daoust :** Parfait. On n'a pas... les lectures de ces articles-là ont déjà été faites, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon? Est-ce qu'on a des interventions sur l'article 49? Mme la députée de Vachon, je sens que vous avez une intervention.

**Mme Ouellet :** Oui. Juste qu'il faut qu'on se remette dans les articles, vous comprenez, ça fait déjà quelques semaines...

**Le Président (M. Reid) :** ...

**Mme Ouellet :** Oui. Ça fait que, si vous permettez, là...

**Le Président (M. Reid) :** Oui, oui.

**Mme Ouellet :** ...on va se prendre juste quelque temps, là.

(Consultation)

**Mme Ouellet :** Lorsqu'on avait discuté de l'article 49, est-ce que nous avons demandé des demandes d'information concernant les...

**M. Daoust :** En fait, c'est la politique du gouvernement dans un cas comme celui-là, et, les Emplois supérieurs, quand les Emplois supérieurs nomment, c'est toujours eux qui déterminent la rémunération, alors... et les gens ont le choix

de l'accepter ou pas de l'accepter. Mais c'est une norme au gouvernement du Québec, sous tous les gouvernements, que ça ait été le Parti québécois qui formait le gouvernement ou le Parti libéral, ça a toujours été la norme quand le gouvernement nomme, c'est lui qui détermine la rémunération.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Mais, dans ce cas-là, ce n'est pas le gouvernement qui nomme, là. Ce n'est pas le gouvernement qui détermine la rémunération.

**M. Daoust :** «Les membres du conseil nommés par le gouvernement...»

**Mme Ouellet :** Le premier, mais le deuxième alinéa.

**M. Daoust :** Mais ce n'est pas nous qui les nommons à ce moment-là.

(Consultation)

**Mme Ouellet :** C'est ça, c'est que vous allez avoir des membres de conseil qui sont nommés par le gouvernement puis des membres de conseil qui sont nommés par la communauté métropolitaine, puis ils vont avoir deux régimes de...

**M. Daoust :** Pas nécessairement.

**Mme Ouellet :** Non, mais possiblement.

**M. Daoust :** Possiblement.

**Mme Ouellet :** Deux régimes de rémunération différents.

**M. Daoust :** Et ce n'est pas inhabituel. Souvent, quand on nomme, par exemple... et je vous donne encore l'exemple que je connais le mieux, qui est celui d'Investissement Québec, ou dans les banques : Quand on nomme un membre, c'est nous qui nous occupons de sa rémunération puis c'est nous qui déterminons sa rémunération. Les gens ont le choix de l'accepter ou de la refuser. Mais c'est le gouvernement qui nomme, c'est lui qui décide, ça ne sera pas une autre autorité qui va décider de la rémunération des membres nommés par le gouvernement.

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

**M. Surprenant :** Oui. Mais j'imagine, là... Pour moi, la question sous-jacente à ça, c'est qu'il va y avoir des écarts de rémunération entre ceux nommés par un et ceux nommés par l'autre. Mais j'ose croire que les gens vont se parler puis, à la fin de journée, que les rémunérations vont s'aligner. Alors, voilà.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Groulx. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 49? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Pour les fins d'interprétation, est-ce que, dans l'idée du ministre... Est-ce qu'il y a comme, quand même, une certaine limite à l'écart de rémunération qui peut être possible, là?

**M. Daoust :** À ce qu'on voit, c'est que les données que nous avons sont à l'effet que c'est très près un de l'autre, là. Parce qu'encore une fois, quand on nomme... Puis je vous donnerai simplement quelques exemples, là : Investissement Québec, quand ils nomment sur un conseil, ça va de 17 262 \$ à 27 773 \$, si je prends les balises haut et bas. Loto-Québec, c'est 15 472 \$ à 24 369 \$, quand on nomme sur ces conseils-là. Quand on va à la STM, voyez-vous, un membre élu, c'est 21 779 \$ plus un jeton. Vous êtes dans les mêmes eaux complètement, là.

**Mme Ouellet :** Ça fait qu'on s'entend que, pour l'interprétation... parce que, là, on n'a pas de clause, là, mais on s'attend à ce que les écarts soient relativement faibles, parce que, si jamais ce n'était pas le cas, bien, à ce moment-là, il faudrait venir faire des ajustements au projet de loi, parce que, sinon, ce n'est vraiment pas l'objectif fixé, qu'il y ait deux régimes complètement différents de rémunération, là.

**M. Daoust :** Pour un même travail, ce serait tout à fait normal, puis, pour les fins, là... je pense que c'est confiné aux minutes de l'étude article par article que l'intention étant, bien sûr, que les écarts soient minimales s'ils existent.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 49? L'article 49 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous passons... Si on poursuit du côté des articles suspendus, le prochain serait l'article 68. M. le ministre, avez-vous un commentaire particulier?

**M. Daoust :** Non.

**Mme Ouellet :** On est rendus à quoi?

**Le Président (M. Reid) :** 68. On se donne quelques instants pour le lire, il est très court.

**Mme Ouellet :** Je pense qu'on avait parlé à cet article-là d'une possibilité de mettre un délai sur le moment où il rend public sur son site Internet le code.

**M. Daoust :** Alors, M. le Président...

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

• (15 h 30) •

**M. Daoust :** ...oui, et ça a été fait dans les mesures transitoires qui ont été adoptées à l'article 122.1.

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

**M. Surprenant :** Un commentaire, une note que j'avais prise, M. le Président, qui disait ceci : «Revoir, après les dispositions transitoires, les articles 108 et suivants.» Alors, on n'a pas fait 108 et suivants.

**M. Daoust :** Oui, mais le 122.1, M. le député, il a pour effet d'obliger le conseil d'administration à adopter le code d'éthique et de déontologie au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

**Mme Ouellet :** Quel 122? Je m'excuse.

**Une voix :** De l'autorité.

**M. Surprenant :** O.K., je comprends, O.K.

**M. Daoust :** L'article 122.1 de l'autorité prévoit...

**Mme Ouellet :** Qui est un amendement, là. C'était combien? C'était six mois? C'est ça que vous dites?

**Une voix :** Oui.

**Mme Ouellet :** Parce que, là, les amendements, vous comprenez qu'on a ça en...

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que vous pourriez relire la formulation amendée de cet article-là que nous avons adopté?

**M. Daoust :** Je peux vous le relire. Je vais vous le relire tel qu'il a été... Ça dit : «122.1. L'autorité doit, au plus tard le (indiquer ici la date qui suit de six mois celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la loi modifiant l'organisation et la gouvernance[...] (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi)), adopter le code d'éthique et de déontologie applicable aux membres de son conseil et à ses employés.»

Alors, ce que ça dit simplement, c'est que, six mois après la date, il doit être adopté. Et c'est pour ça qu'on l'avait amendé à ce moment-là à 122.1.

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

**Une voix :** ...

**Mme Ouellet :** Oui, c'est ça que j'étais pour dire, là. Internet... C'est parce qu'on a le six mois pour le temps qu'il soit adopté, mais, quand on dit : «Doit rendre public sur son site Internet le code visé au premier alinéa», on ne voulait pas qu'il y ait de délai, là.

**M. Daoust :** Il n'y a pas de... Non, non. C'est une, comment je dirais bien... Quel intérêt aurait-on à avoir un délai?

**Mme Ouellet :** Donc, je comprends qu'il n'y a pas d'intérêt, mais c'est parce que des fois il y a toutes sortes de... Quel intérêt on a à conduire à 140 kilomètres-heure sur une autoroute? On n'en a pas, mais ça arrive quand même, là.

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

**Mme Ouellet** : Oui.

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 68? L'article 68 est-il adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Reid)** : Nous passons à l'article 69. On va se donner un petit peu le temps de le relire.

(Consultation)

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce que ça va? Est-ce qu'on a des interventions sur l'article 69?

**Mme Ouellet** : En fait, si ma mémoire est bonne, là...

**M. Daoust** : L'article 46 du RTM...

**Mme Ouellet** : Donc, c'est exactement le même qu'on a adopté. Puis je pense qu'à ce moment-là vous nous aviez donné, là... on avait demandé un peu les jurisprudences qui étaient liées à ce genre de libellé là.

**M. Daoust** : Oui, c'est ça.

**Mme Bacon (Nathalie)** : 46 n'a pas encore été adopté parce qu'on avait suspendu les deux.

**Mme Ouellet** : C'est ça.

**Mme Bacon (Nathalie)** : Ce libellé-là, c'est un libellé couramment utilisé, notamment pour les conseils d'administration des sociétés d'État.

**Mme Ouellet** : C'est ça. Et je pense qu'au moment où on avait regardé...

**Le Président (M. Reid)** : Excusez. Juste pour bien faire les choses en règle, surtout que c'est son anniversaire, demander le consentement pour qu'on puisse donner la parole à Me Bacon. Ça va? Oui. Continuez.

**Mme Bacon (Nathalie)** : Alors, le libellé utilisé à 69 est le même que l'article... — je ne me rappelle plus le numéro — 48 du réseau, là...

**M. Daoust** : 46.

**Mme Bacon (Nathalie)** : ...46 du réseau. Et effectivement il avait été suspendu pour valider le libellé. C'est un libellé couramment utilisé pour les conseils d'administration. Il y a une autre forme de libellé qui existe pour les commissions scolaires, et, pour les députés, il y a la Loi sur l'Assemblée nationale aussi qui prévoit une dizaine d'articles. Donc il y a trois, quatre techniques d'approche pour les libellés de défense d'un employé, et celui-là, c'est celui qui a été proposé par le Secrétariat aux emplois supérieurs.

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

**Mme Ouellet** : Oui. Je pense qu'on l'avait suspendu justement pour que vous puissiez... vous nous dites si c'est semblable à ce qu'il y a dans d'autres lois. Mais est-ce que vous pourriez nous spécifier un peu ces autres lois là? Puis «semblable», ce n'est pas nécessairement le même libellé, là.

Parce que ce qui est un peu spécial dans ce libellé-là, c'est le «ou», là : «ou lorsque l'autorité estime que celle-ci a agi de bonne foi». Parce que, là, on comprend, là, qu'elle assume les dépenses lorsque la personne poursuivie a été acquittée. Ça, ça va, là. Mais le «ou lorsque l'autorité estime que celle-ci a agi de bonne foi», ça laisse une large place à interprétation. Et je pense que c'était la raison de la suspension, c'était de voir dans les autres lois. Et moi, je pensais, là, que vous nous déposeriez, là, une, deux ou trois lois avec les libellés plus précis de ces lois-là concernant les libellés de ce...

**Mme Bacon (Nathalie)** : Je peux déposer une municipale, mais c'est très long.

**Mme Ouellet** : Oui. On va regarder.

**M. Daoust** : On va prendre une pause de deux minutes, le temps qu'on les copie puis qu'on les dépose pour vous laisser les regarder.

**Le Président (M. Reid)** : Oui. Alors, on va suspendre les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 36)

(Reprise à 15 h 43)

**Le Président (M. Reid) :** Nous reprenons nos travaux. Alors, Mme la députée de Vachon, vous voulez prendre la parole?

**Mme Ouellet :** Oui. On a regardé, là, les différents... les trois exemples fournis par Mme Bacon, et il y a deux exemples qui sont très différents. Je comprends qu'il y en a un qui est semblable. Mais ce qu'on aimerait comprendre, c'est que... Si on regarde le deuxième paragraphe, là : «Toutefois, dans le cas d'une poursuite pénale et criminelle, l'autorité n'assume le paiement des dépenses que lorsque la personne poursuivie a été acquittée», ça, ça va. Donc, quand elle est acquittée, les dépenses sont payées. Mais, si la personne a été jugée coupable, est-ce que ce serait possible que l'autorité estime qu'elle a quand même agi de bonne foi, même si elle a été jugée coupable, puis qu'elle rembourse les dépenses?

**M. Daoust :** Mais vous parlez du deuxième... Je m'excuse, je n'ai pas... au début. Vous parlez du deuxième paragraphe?

**Mme Ouellet :** Oui, du deuxième paragraphe.

**M. Daoust :** Mais «ou lorsque l'autorité estime que celle-ci agit de bonne foi».

**Mme Ouellet :** Et là peu importe le jugement du tribunal. On pose cette question-là parce que, vous savez, il y en a un, cas, là, qui est en cour actuellement : Joël Gauthier, qui est l'ancien P.D.G. de l'AMT.

**Le Président (M. Reid) :** Excusez-moi, on est comme enregistrés, c'est difficile de parler un peu d'un cas concret, là.

**Mme Ouellet :** Bien, je pense que c'est correct tant que je ne rentre pas dans les détails, là. Je fais juste le nommer puis je dis qu'il est accusé. Je pense que jusque-là je suis correcte, je ne suis pas dans les détails.

**Le Président (M. Reid) :** O.K. Juste faire attention.

**Mme Ouellet :** Je suis consciente de faire attention. De toute façon, franchement, à vous dire, je ne connais pas tous les détails, ça fait que je ne pourrai pas vous en parler. Ça fait que, la question, on ne la pose pas de façon complètement déconnectée de la réalité, là.

**M. Daoust :** Je comprends...

**Mme Ouellet :** Et j'ai quand même un petit peu de difficultés, parce que les autres libellés sont quand même... les deux autres lois sont quand même beaucoup plus précises sur la possibilité de se faire rembourser, et il y a plus de justificatifs, tandis qu'ici c'est quand même assez léger. Et, une fois qu'une personne a été poursuivie au pénal et criminel et a été jugée coupable, c'est quand même lourd, là, comme faute, et il y aurait quand même une possibilité pour l'autorité d'assumer l'ensemble des frais. Il me semble qu'il devrait y avoir un certain nombre de balises qui s'ajoutent à ça, parce que la bonne foi, c'est très, très, très... ça laisse beaucoup de place à interprétation, et les gens peuvent voir ça de vraiment différentes façons, la question de la bonne foi, et c'est très, très large.

**M. Daoust :** La Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, c'est ce qu'elle prévoit, là. Puis, dans le cas qui nous préoccupe actuellement, c'est... La Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, ça dit : «Toutefois, lors d'une poursuite pénale ou criminelle — à l'article 10 — la société n'assume le paiement des dépenses d'un membre du conseil que lorsqu'il a été libéré ou acquitté ou lorsque la société estime que celui-ci [agit] de bonne foi.» Et c'est exactement ce qu'on a, là, dans la gouvernance des sociétés d'État. Et le cas que vous avez soulevé tantôt est ça, là, est assujéti à ça.

**Mme Ouellet :** Ah oui? C'est ça, c'est assujéti à ça, mais on a les deux autres lois où l'encadrement est beaucoup plus serré, et donc je comprends qu'il y a un choix qui a été fait, là. Et il me semble qu'on aurait pu un petit peu mieux encadrer, lorsqu'une personne est jugée coupable, dans quel cas on se permet de payer les dépenses. Parce que ça devrait, quant à moi, être vraiment, vraiment, vraiment... pas juste exceptionnel, mais il devrait y avoir une démonstration. Et c'est difficile un peu de faire une démonstration lorsque la personne a été jugée coupable, là, par un tribunal criminel, on s'entend, là. Ce n'est pas au civil, là.

**M. Daoust :** Mais, écoutez, comme vous dites, c'est un choix qui a été fait.

**Le Président (M. Reid) :** D'autres interventions sur l'article 69? L'article 69 est-il adopté?

**Une voix :** Sur division.

**Le Président (M. Reid) :** Sur division. L'article suivant, qui a été suspendu, c'est l'article 71. On va se donner quelques instants pour le reprendre. Oui, M. le ministre.

**M. Daoust :** En fait, on va circuler un amendement aussi.

**Le Président (M. Reid) :** Pour l'article 71?

**M. Daoust :** Oui.

**Une voix :** Il est déjà circulé.

**M. Daoust :** Il est déjà circulé?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, on l'a déjà eu, je pense.

**M. Daoust :** Alors, vous voulez en prendre note?

**Le Président (M. Reid) :** On l'a eu ce matin, hein?

**M. Daoust :** O.K. Vous voulez le consulter avant, parce qu'il est long?

**Le Président (M. Reid) :** Attendez... Ah! il y a un amendement qui était suspendu, et vous le remplacez par un amendement qui est plus élaboré. Est-ce que j'ai le consentement pour, comment est-ce qu'on dit, éliminer... pour retirer l'amendement qui a été...

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Non, mais le premier, là.

**Mme Ouellet :** Ah oui! Mais...

**Le Président (M. Reid) :** Ça annule le premier.

**Mme Ouellet :** Oui, je comprends, mais vous allez juste nous laisser un petit peu de temps pour voir la différence entre les deux amendements...

**Le Président (M. Reid) :** Ah! D'accord, O.K. Oui, oui, ça marche, ça marche, ça marche. Oui, oui, allez-y.

**Mme Ouellet :** ...avant qu'on consente à quelque chose qu'on ne sait pas qu'est-ce qu'on est en train de consentir.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Je pensais que c'était une technicalité, mais allons-y comme ça.

Alors, on va suspendre quelques instants pour permettre la lecture de l'article, pour se remémorer l'article et l'amendement, les deux amendements.

*(Suspension de la séance à 15 h 48)*

*(Reprise à 15 h 49)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre a déposé un amendement, mais, comme il y avait déjà un amendement, il faudrait le retirer. Est-ce que j'ai le consentement pour retirer l'amendement qui avait été déposé? Consentement. Alors, cet amendement est retiré. M. le ministre, voulez-vous présenter votre amendement?

• (15 h 50) •

**M. Daoust :** Oui. Et c'est un amendement qui a été apporté suite à des demandes qui avaient été faites par l'opposition. Alors, l'article 71 :

1° ajouter, à la fin du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 71 de la Loi sur l'autorité régionale du transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi et après «tarifaires», «, incluant les modalités de financement des innovations et des initiatives tarifaires que détermine l'autorité notamment parmi les différentes propositions qu'elle reçoit»;

2° ajouter, après le paragraphe 6° du premier alinéa de cet article, le paragraphe suivant :

«6.1° le cas échéant, des modalités particulières permettant de répartir, entre les municipalités locales de la couronne nord [et] des municipalités locales de la couronne sud, au sens de la Loi sur le réseau de transport métropolitain (indiquer [...] l'année et le numéro de chapitre de cette loi), le montant total des contributions qui leur seraient exigées, en vertu de l'article 79 ou de l'article 80, en fonction des modalités [...] déterminées en vertu des paragraphes 5° et 6°.»

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

**Mme Ouellet :** Oui. La mécanique, là, de ces différents articles là est assez complexe, là, je veux juste me faire repréciser. Parce que nous avons discuté que l'autorité pouvait proposer des modalités de financement pour la couronne

nord... de répartition du financement pour la couronne nord et pour la couronne sud, puis c'était peut-être dans un autre article, mais nous avons aussi dit que, s'il y avait entente entre les municipalités de la couronne sud ou certaines municipalités de la couronne sud, puis idem pour la couronne nord, il pouvait se prendre une autre entente complètement différente de celle de l'autorité. Enfin, je veux bien me faire préciser, là, ces articles-là, par rapport à l'article 71, comment on refait les liens, là.

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

**Une voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. M. Sauvé, à vous la parole.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. Effectivement, il y avait quelques amendements qui avaient été présentés sans être lus et déposés lors d'une session antérieure. Un de ces amendements-là, c'est le 91.1, qui permet aux municipalités des couronnes nord et des couronnes sud de s'entendre entre elles sur une formule de financement qui serait différente de celle qui est prévue à la politique de financement.

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Est-ce qu'on pourrait faire le 91.1? Parce que c'est vraiment celui-là qui... Parce qu'une fois qu'on adopte... Si je me rappelle bien, on avait suspendu... c'est justement ces articles-là, parce que c'était une des places où on pouvait faire les amendements. Et je pense qu'il faudrait adopter le 91.1.

**Une voix :** Il a déjà été distribué.

**Le Président (M. Reid) :** L'amendement? Ce matin? Non?

**Mme Ouellet :** Vous les avez distribués, mais ils étaient recto verso, puis moi, j'ai perdu certains versos, là.

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** Pour être sûr qu'on parle de la même chose, là, premièrement, 91.1, c'est l'article 91 de quelle... Il y a trois lois là-dedans, hein? C'est de la loi globale ou c'est de...

**Une voix :** C'est la Loi sur l'autorité.

**Le Président (M. Reid) :** Sur l'autorité. Donc, c'est dans le 3? C'est dans l'article 3?

**Mme Ouellet :** On est dans le même article, là.

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**Mme Ouellet :** C'est dans le même article.

**Le Président (M. Reid) :** Dans le même article 3. Donc 91... On va le trouver...

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** Oui, le 91.1, M. le député de Groulx, vous en aviez proposé un, article 91... un amendement à 91.1 ou un article 91.1? C'est de celui dont vous parliez en même temps que le 91.2, qui lui n'a pas été, je pense, retenu... suspendu...

**Mme Ouellet :** Puis vous êtes revenu avec un nouvel article, donc il faudrait retirer celui qu'on avait déposé, mais moi, je n'ai plus celui qu'on avait déposé.

**Le Président (M. Reid) :** On va juste disposer de ce qui avait été éventuellement proposé mais non traité. Là, ce que vous avez apporté tout à l'heure, vous avez apporté ici une liasse qui s'appelle l'article 91.1 : Insérer, après l'article 91 édicté par l'article 3 du projet de loi, le suivant, puis ça commence :

«91.1. Les municipalités locales de la couronne nord peuvent...» Ça, c'est ce que vous avez déposé. Maintenant, il y a un autre amendement.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Ce que vous dites, c'est qu'il était suspendu? Non?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Je ne comprends pas.

**M. Surprenant :** Je crois que 91 avait été adopté, puis on avait des amendements pour 91.1, 91.2. Ça, c'est suspendu.

**Le Président (M. Reid) :** On a fait le 71...

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Excusez-moi! Pardon!

**M. Sauvé (Sylvain) :** ...puis on avait présenté en même temps l'amendement de 71. Un 71.1 puis un 112.1.

**M. Surprenant :** 71.1, vous l'avez déposé?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, il s'en vient, je crois.

**Le Président (M. Reid) :** Ça, c'est un nouveau qui a été déposé tantôt, là, 91.1?

**Une voix :** Il n'a pas été distribué encore.

**Le Président (M. Reid) :** Il n'a pas été distribué, mais, juste pour être sûr, là... Bon. Parce que, là, on est dans le 71, on a un amendement sur 71, et là on a dit : Avant de continuer la discussion du 71, ce serait intéressant de regarder le 91, et là on distribue un amendement à 91. Est-ce qu'on suspend le 71 et on travaille sur le 91? Est-ce que c'est ce qu'on veut faire?

**Mme Ouellet :** C'est ce que je propose.

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

**Mme Ouellet :** Parce que c'était l'objet de suspendre le 71 à l'époque, là.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. C'est juste pour être sûr qu'on sache où on s'en va, sinon on s'en va dans tous les sens. Donc là, juste que je résume, là, le 71 qu'on est en train d'étudier est suspendu pour l'instant, et nous mettons notre attention sur le... nous ouvrons l'étude de l'article 91, sur lequel il y a un amendement qui vient d'être distribué. Par contre, il y a déjà eu un amendement avant.

**M. Surprenant :** 91.1. 91 est adopté déjà.

**Le Président (M. Reid) :** 91 est adopté. Donc, c'est 91.1 qui avait été un dépôt. Et est-ce qu'on l'a, cet article-là?

(Consultation)

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Bien, on peut... Oui, prenons quelques instants, là, suspendons les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 58)*

*(Reprise à 16 heures)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Je pense que nous avons réussi à mettre de l'ordre dans la suite des choses. Alors, il y a un amendement qui avait été proposé et qui amenait deux articles : 91.1, 91.2, qui avaient été déposés par la députée de Vachon. Mme la députée de Vachon, est-ce que vous acceptez de retirer cet amendement-là? Et nous allons procéder à l'étude...

**Mme Ouellet :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** ... — pardon — nous allons procéder à l'étude d'un amendement qui est déposé maintenant, et je vous demanderais, M. le ministre, de présenter cet amendement, et nous allons en discuter.

**M. Daoust :** Alors, article 91.1 qui est : Insérer, après l'article 91 édicté par l'article 3 du projet de loi, le suivant :  
«91.1. Les municipalités locales de la couronne nord peuvent conclure entre elles une entente par laquelle elles conviennent de partager, selon une formule que l'entente détermine et aux conditions qui y sont prévues, le montant total des contributions qui leur sont exigées, en vertu de l'article 79 ou de l'article 80, par l'autorité conformément à sa politique de financement. Il en est de même pour les municipalités locales de la couronne sud.

«Lorsque seules certaines municipalités locales d'une couronne sont desservies par un service de transport, celles-ci peuvent conclure une entente de la nature de celle visée au premier alinéa concernant le montant total des contributions qui leur sont exigées en regard de ce service.

«Une copie de l'entente doit être transmise à l'autorité au plus tard le 30 septembre pour que l'autorité applique, aux contributions exigibles pour l'exercice financier suivant, la formule de partage qui y est prévue et fixe la contribution individuelle qu'elle doit alors réclamer de chacune des municipalités locales. À défaut, les modalités et règles prévues dans la politique de financement s'appliquent.»

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

**Mme Ouellet :** Juste pour la compréhension de tout le monde, là. Donc, ce qu'on avait parlé à l'époque, c'était une espèce de droit de retrait de la part des municipalités, pour les ententes, pour être capables de maintenir... ou même d'avoir des nouvelles, mais, entre autres, de maintenir les ententes déjà existantes, par exemple au niveau des CIT, si jamais l'autorité arrivait avec une proposition différente de celles des ententes existantes et que les municipalités souhaitent maintenir les ententes existantes. Mais, si elles s'entendent, elles peuvent maintenir les ententes existantes, elles peuvent également faire des nouvelles ententes différentes de celles de l'autorité si ça leur convient, mais on s'assure qu'à défaut d'une entente, bien, ce sera le modèle que l'autorité aura décidé, donc ça ne pourra pas rester suspendu indéfiniment, donc... Mais il y a une espèce de droit de retrait, là, de la part des municipalités, si elles s'entendent entre elles.

**M. Daoust :** ...c'est ça.

**Le Président (M. Reid) :** Ça marche? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement? Cet amendement de 91.1 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, automatiquement, l'article 91.1 est incorporé, on n'a pas besoin de l'adopter. Nous revenons à l'article 71 et à l'amendement qui a été déposé. Et on avait commencé à parler... On avait évidemment cet amendement à étudier, mais on a voulu d'abord traiter le 91. Donc, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 71?

(Consultation)

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

**Le Président (M. Reid) :** Ça va? Alors, l'amendement à l'article 71 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Nous allons maintenant étudier l'article 71 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 71 tel qu'amendé? L'article 71, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous avons les... Pour ce qui est de l'article 3, donc, nous avons encore quelques amendements, je pense. 72? 72, oui.

**M. Daoust :** 71.1, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** 71.1, un amendement?

**M. Daoust :** Oui. Il y a un amendement, oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, on va distribuer l'amendement.

(Consultation)

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

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'article 71.1 consiste à : Insérer, après l'article 71 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi, le suivant :

«71.1. L'autorité doit, avant d'établir des modalités particulières en vertu du [...] 6.1° de l'article 71, consulter les municipalités locales concernées.»

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste pour bien m'assurer de la compréhension, là. Donc, si on lit le 71 avec le 71.1, avec le 91.1, ça fait en sorte que, pour la répartition du financement pour la couronne nord, mettons, l'autorité va devoir déterminer la répartition du financement. Cette détermination-là devra se faire en consultation avec les municipalités concernées. Mais en plus, en vertu de 91, les municipalités concernées pourraient décider de se retirer de cette entente-là et de faire leur propre entente.

**Une voix :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Très bien.

**Mme Ouellet :** Un «oui» bien, bien ferme. On va l'avoir dans les galées.

**Le Président (M. Reid) :** La réponse était : Oui. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement? Cet amendement, 71.1... Oui, M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Une petite question, là : Pourquoi on écrit «en vertu du paragraphe 6.1°», au lieu de juste écrire «le paragraphe 6°», tout simplement?

**Mme Ouellet :** C'est parce qu'on en a rajouté un entre 6° et 7°...

**M. Surprenant :** Comment?

**Mme Ouellet :** On a rajouté un paragraphe entre 6° et 7° puis...

**M. Surprenant :** O.K. Tantôt. Désolé, l'amendement à l'article... O.K., d'accord.

**Le Président (M. Reid) :** Non, il va être renuméroté, il va être renuméroté à la fin.

**M. Surprenant :** Oui. C'est très bien, O.K.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, est-ce que ça, l'article 71... pardon, l'amendement 71.1 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Donc, l'article, automatiquement, est adopté. Le prochain article, c'est 72.

**M. Daoust :** Oui. 72, il y a un amendement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui? Alors, on va passer à l'amendement.

(Consultation)

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

**M. Daoust :** Oui. Alors, à l'article 72, ajouter, à la fin de l'article 72 édicté par l'article 3 du projet de loi, la phrase suivante :

«La communauté doit, avant de donner son approbation, consulter la ville de Saint-Jérôme.»

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'amendement à l'article 72? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. L'article 72, tel qu'amendé, est-ce qu'on a des interventions?

**Mme Ouellet :** Oui.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, comme nous l'avons déjà fait ensemble sur d'autres décisions de la Communauté métropolitaine de Montréal... La politique de financement, c'est une politique qui est importante, qui touche l'ensemble des municipalités et pas juste l'île de Montréal. Et, étant donné la composition de la CMM, c'est important qu'on dise que ça soit approuvé aux deux tiers, comme on l'a fait, là, pour un certain nombre d'approbations. Et comme, vraiment, cette politique de financement là, comme je le disais, touche même plus particulièrement la couronne nord et la couronne sud... parce qu'à Montréal il y a la STM, il y a la STL puis le RTL, pour Montréal, Longueuil et Laval, donc il faudrait vraiment que ça soit aux deux tiers, là, de la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, on va déposer un amendement dans ce sens-là.

**Le Président (M. Reid) :** Maintenant?

**Mme Ouellet :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, on va suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 9)*

*(Reprise à 16 h 11)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons les travaux. Je vais demander à Mme la députée de Vachon de présenter son amendement.

**Mme Ouellet :** À l'article 72 de la loi édictée par l'article 3 du projet de loi, ajouter, après «Montréal», les mots «, aux deux tiers de ses membres».

Donc, comme nous l'avons fait pour d'autres décisions concernant, là, l'autorité ou le réseau, où nous demandions que les décisions se fassent aux deux tiers des membres de la Communauté métropolitaine de Montréal, comme la communauté métropolitaine le fait déjà pour un certain nombre de décisions. Comme la politique de financement touche l'ensemble et qu'il y a une prédominance quand même, à la composition de la CMM, d'élus de l'île de Montréal, bien, on pense que c'est important de spécifier «aux deux tiers» pour être certains d'avoir une politique de financement, là, qui rejoint plus que juste majoritairement la CMM, mais qui rejoint les préoccupations également des couronnes nord et des couronnes sud.

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

**M. Daoust :** Écoutez, je vais laisser monsieur répondre, parce qu'on a eu une conversation sur ça, mais je veux être bien sûr qu'on a le détail technique correctement.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. Les municipalités des couronnes nord et sud, par l'amendement qu'on vient d'adopter à 91.1, peuvent bénéficier d'un droit de retrait pour appliquer leur propre formule. Donc, l'idée de voter aux deux tiers pour les protéger contre une formule qui ne ferait pas leur affaire, ce n'est pas nécessaire, puisqu'elles peuvent, si ça ne fait pas leur affaire, se retirer et adopter leur propre formule.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Mais la politique de financement ne vise pas seulement que la répartition pour laquelle les municipalités peuvent se retirer, mais vise aussi les cibles de financement et les recettes tarifaires. Donc, c'est vraiment beaucoup plus global que juste la répartition. On parle des tarifs, l'ensemble des sources de financement, les modalités de dotation du fonds spécial, c'est beaucoup plus large que juste la répartition entre les municipalités. Et l'ensemble de ce financement-là concerne plus que... Étant donné que la CMM, de par la constitution de sa structure, se retrouve à avoir une majorité avec juste les élus de l'île, je pense que, lorsqu'on parle de transport collectif, qui est pour l'ensemble de la région métropolitaine, bien, c'est important qu'on mette ça aux deux tiers pour s'assurer d'une décision qui reflète plus large que la simple majorité.

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

**M. Daoust :** Bien, écoutez, moi, je suis satisfait à l'effet qu'avec l'«opting out» ce n'est pas un amendement qu'on a besoin de faire.

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

**Mme Ouellet :** Bien, je comprends, mais il y a eu des représentations, tant des couronnes nord et des couronnes sud, pour avoir plus leur mot à dire concernant la politique de financement, et je pense que, comme on l'a fait pour

plusieurs autres objets de décision de la CMM, ce serait tout à fait avisé de le faire également pour l'adoption de la politique de financement de l'autorité.

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

**M. Daoust :** Rejeté.

**Mme Ouellet :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Il est rejeté. Alors, nous revenons à l'étude de l'article 72 tel qu'amendé dans un premier amendement. Y a-t-il des interventions sur cet article amendé? L'article 72, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Non, l'amendement que... On avait fait un amendement qui venait du côté gouvernemental, article 72.

**M. Daoust :** Oui. Ah! d'accord. D'accord. Je m'excuse.

**Le Président (M. Reid) :** O.K.? C'est ce que je veux dire quand je dis qu'il a été amendé, là.

**M. Daoust :** La communauté doit donner son approbation.

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**M. Daoust :** Adopté, oui.

**Le Président (M. Reid) :** C'est adopté.

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Maintenant, nous en arrivons à l'article 79.

**M. Daoust :** Il y a un amendement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, on va distribuer l'amendement.  
On prend quelques instants pour lire l'amendement et se remettre dans le bain, là.

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que vous pouvez présenter l'amendement, M. le ministre?

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'article 79 : Remplacer le deuxième alinéa de l'article 79 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi, par :

«La contribution exigée pour les contrats liés aux services d'express métropolitains, de trains de banlieue, de métro ou [...] tout [...] mode de transport terrestre guidé doit être établie au prorata de l'utilisation de chaque service par les résidents du territoire de chaque municipalité locale dont le territoire fait partie de celui d'un organisme public de transport en commun par rapport à l'utilisation qu'en fait l'ensemble des résidents du territoire de l'autorité. Cette contribution peut également être répartie séparément par ligne de train de banlieue, par service d'express métropolitain ou par tout autre type de services de transport collectif.»

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

**Mme Ouellet :** Oui. J'aimerais comprendre les motivations des modifications.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. La modification concernant «tout autre mode de transport terrestre guidé» vise à répartir le coût aux municipalités pour des modes, tel le tramway, par exemple, de la même façon que seraient réparties les dépenses ou les contributions municipales pour le métro ou le train de banlieue. Donc, il s'agit d'un mode guidé qui a généralement un rayonnement qui dépasse le cadre local, comme c'est le cas pour les autobus. Donc, dans ce cas-ci, il faut avoir une formule de répartition qui ressemble à celle du métro ou du train de banlieue.

L'autre élément, c'est à la toute fin, là : «Cette contribution peut également être répartie séparément par ligne de train, par service d'express métropolitain ou par tout autre type de services...» Dans la version initiale, il n'y avait pas

de marge de manoeuvre qui était laissée à l'autorité. Donc, il fallait que ça soit réparti par ligne. Là, il peut y avoir un enjeu important d'équité entre les municipalités.

En permettant à l'autorité de répartir certaines dépenses pas seulement par ligne, mais globalement, on peut mutualiser certaines dépenses pour éviter de pénaliser certaines municipalités. Un exemple que je peux vous donner, c'est dans le passé : l'AMT a eu des locomotives qui étaient achetées, donc subventionnées à 75 % par le ministère des Transports ou, dans certains cas, à 100 %, et des locomotives qui étaient louées. Si on ne mutualise pas les dépenses pour l'ensemble des lignes, ça signifie que la ligne de train qui a les locomotives louées peut être drôlement pénalisée par rapport à celle qui a les locomotives qui ont été achetées et subventionnées à 100 %. Donc, ça, ici, ça permet d'éviter ce type de situation là. L'autorité choisira la formule qui est la plus équitable entre l'ensemble des municipalités.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Lorsqu'on parle de «tout autre mode de transport terrestre guidé», là, est-ce que ça inclut le Réseau électrique métropolitain? Est-ce que, pour vous, c'est un mode de transport terrestre guidé? Le mot «guidé», là...

**M. Sauvé (Sylvain) :** Le type d'équipement qui est prévu pour le réseau express métropolitain, c'est un mode guidé, effectivement, mais il est indiqué plus loin dans le projet de loi que, les projets proposés en vertu de 88.10 dans la Loi sur les transports, la Loi de l'autorité ne s'applique pas à ces projets-là.

**Mme Ouellet :** Oui, mais la technologie, cette technologie-là était utilisée s'il y avait des prolongements du projet de la Caisse de dépôt, par exemple, qui étaient choisis par le gouvernement et qui étaient sous l'autorité, là. On peut imaginer un scénario qui ressemblerait à ça, là, hein?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Bien, effectivement, si un projet de SLR, sur la Rive-Sud, utilisait exactement ce type d'équipement là et était opéré par le RTM ou par un autre exploitant à contrat avec l'autorité, ça entrerait dans cette catégorie-là.

• (16 h 20) •

**Mme Ouellet :** Et juste comprendre... puis je sais, là, que vous avez reçu le projet il y a juste cinq jours, là, mais juste comprendre. Si on prend un exemple, par exemple le train de Deux-Montagnes, le train de Deux-Montagnes, actuellement, mettons que le projet de loi est adopté, là, va se retrouver à être dans le réseau, géré par l'autorité, tout étant égal par ailleurs. Donc, à ce moment-là, il y a une contribution qui est exigée de la part des municipalités le long du train de Deux-Montagnes. Et là, si ce projet-là est abandonné parce que vendu et remplacé par le Réseau électrique métropolitain, ça veut dire qu'à ce moment-là la municipalité n'a plus de contribution à faire?

**M. Daoust :** Pas nécessairement. Et ça fait...

**Mme Ouellet :** Bien, j'aimerais comprendre, là, parce que...

**M. Daoust :** Oui, mais ça va faire partie justement des discussions, parce que la tarification... Actuellement, la tarification tient compte, sur ces lignes-là, de la contribution municipale... d'une différente contribution, en fait, provinciale-municipale. Alors, ça va faire partie des discussions qu'on devra avoir. Parce qu'on veut mettre des sous dedans, le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral, mais, quand on arrivera à la tarification, bien, on va se poser la question. Le tarif va être déterminé en fonction d'est-ce qu'il y a des apports gouvernementaux qui sont proposés. Et c'est toutes ces discussions-là qu'on doit avoir. C'est pour ça que je vous disais tantôt que c'est prématuré, on ne les a pas, ces informations-là. On devra en tenir compte au moment où on va le négocier. On va tenir compte de... aussi au moment où on va le négocier, c'est clair.

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

**Mme Ouellet :** Ça veut dire qu'il y a des contributions qui pourraient être exigées aux municipalités... en fait, l'autorité pourrait exiger des contributions aux municipalités pour les infrastructures que l'autorité va gérer, mais les municipalités pourraient aussi devoir faire une deuxième série de contributions pour une deuxième technologie qui serait mise en place par la Caisse de dépôt et placement. C'est-u ce que je comprends?

**M. Daoust :** Parce que, M. le Président, on anticipe actuellement puis on est purement en territoire d'hypothèses. On ne le sait pas encore, on ne les a pas rencontrés à ce sujet-là. Je ne peux pas vous répondre à cette question-là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a encore des interventions sur cet amendement?

**Mme Ouellet :** Oui. Mais, en fait, la question qui était en arrière de ça, c'est : Comme on demande des contributions à une municipalité, puis je reprends mon exemple de ligne de Deux-Montagnes, là... C'est parce que, s'il n'y a pas de contribution d'exigée de la part de la Caisse de dépôt et placement, ça fait en sorte... et là vous comprenez, ça fait en sorte qu'une municipalité qui a des infrastructures de transport collectif, trains de banlieue se retrouve à être obligée de contribuer à payer pour ça, tandis qu'une autre qui aurait une technologie de système léger sur rail, s'il n'y a pas de

contribution, elle, elle se retrouverait à avoir ce transport collectif là, entre guillemets, gratuit, là, pour la municipalité. Il n'est pas gratuit parce que la Caisse de dépôt le paie puis parce que les utilisateurs, les usagers vont avoir à le payer, mais sans frais... je devrais dire, sans frais pour la municipalité. Donc, il me semble que ça crée comme une distorsion.

Moi, si j'étais une municipalité, j'aimerais bien mieux avoir un réseau sans frais qu'avoir un réseau avec frais, là. On s'entend-u? Et donc ça crée une distorsion entre les technologies, mais ça crée une distorsion aussi entre les municipalités parce que les différentes technologies ne sont pas réparties également sur l'ensemble du territoire, là. Donc, c'est ça que j'essaie de comprendre, en termes de contribution, qu'est-ce que ça va changer pour les municipalités. Parce que, là, on dit qu'il y a une contribution qui pourrait être exigée aux municipalités pour les trains de banlieue, et on est vraiment dans ça, le métro, puis tout ça, mais, si la technologie se retrouve à être une technologie de SLR, ce n'est pas du tout couvert par cette loi-là, et, dans ce qu'on a reçu comme information, il n'y a aucune contribution, en tout cas, prévue, donnée. Donc, moi, ça m'apporte... ça me fait réfléchir, en me disant : Bien là, il y a comme une distorsion qui est en train de se créer entre les deux technologies. Je veux juste comprendre comment on va faire pour concilier ça.

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

**M. Daoust :** Je ne le sais pas, monsieur... J'ai répondu depuis le début qu'on ne le sait pas. On a reçu une proposition qui est un plan-cadre qu'on aura à négocier. Quand on négociera... On va traverser la rivière quand on va être rendus, M. le Président.

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

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous passons à l'étude de l'article 79 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 79 tel qu'amendé? L'article 79, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Nous passons à l'étude de l'article 86 maintenant.

**M. Daoust :** ...un amendement à 79.1, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Un amendement. Pardon, 79.1?

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** D'accord. Merci.

Alors, on va suspendre quelques instants, le temps de l'étudier un petit peu, là.

*(Suspension de la séance à 16 h 25)*

*(Reprise à 16 h 28)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, voulez-vous présenter votre amendement?

**M. Daoust :** Bien sûr, M. le Président. Alors :

«79.1. Les sommes visées aux paragraphes 3°, 4°, 6° et 7° du premier alinéa de l'article 77 que reçoit l'autorité en cours d'un exercice financier ne peuvent servir à réduire le montant global des contributions financières exigibles en vertu de l'article 79.

«Le montant global des contributions exigibles en vertu de l'article 79 ne peut être inférieur à celui qu'ont versé l'ensemble des municipalités locales dont le territoire est compris dans celui de l'autorité pour l'exercice financier ([on indiquera] l'année [et le] jour qui précède celui de l'entrée en vigueur de la présente loi). Le montant global versé au cours de cet exercice financier constitue le seuil de référence et il est indexé de plein droit, au 1er janvier de chaque année, selon le taux correspondant à la variation de l'indice moyen d'ensemble, pour le Québec, des prix à la consommation, sans les boissons alcoolisées et le tabac, pour la période de 12 mois qui se termine le 30 septembre de l'année qui précède celle pour laquelle ce seuil doit être indexé. L'autorité publie ce taux sans délai sur son site Internet.»

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

**Mme Ouellet :** Bien, oui, j'aimerais ça que le ministre nous explique un peu plus l'objet de cet amendement-là, parce que, je dois vous avouer, c'est écrit quand même dans un langage assez hermétique, là. Donc, ce serait le fun, là, qu'on comprenne l'objet de l'amendement, là.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'on va avoir besoin de M. Sauvé encore? M. Sauvé.

**M. Daoust :** Bien sûr.

• (16 h 30) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. Il s'agit de la reconduction d'une clause qui existe dans le décret 602-2015 sur le partage des revenus et de la taxe sur l'essence, la deuxième taxe sur l'essence de 0,015 \$, qui a été établie en 2010. Ça avait pour objectif d'éviter que les revenus de la deuxième taxe sur l'essence soient utilisés par les municipalités pour réduire leurs contributions. Donc, il fallait reconduire une telle clause pour éviter que ce soit le cas.

Il y a eu trois décrets qui ont été adoptés, depuis l'adoption de la deuxième taxe sur l'essence, qui avaient cette clause-là. Le 15 décembre 2010, c'était le premier décret. Le 16 janvier 2016, c'était la deuxième fois, et, à ce moment-là, le ministre des Transports de l'époque avait ajouté une clause d'indexation, qu'on retrouve dans l'amendement. Et la dernière fois, ça a été le 30 juin 2015. Donc, ce n'est pas quelque chose de neuf, là, d'avoir une clause sur la non-diminution des contributions municipales, mais on la reproduit ici pour éviter que ça soit le cas. Parce qu'on ajoute une source de financement potentielle, c'est la possibilité d'établir une taxe sur l'immatriculation à l'échelle de la communauté métropolitaine, ça pourrait rapporter, on l'a vu, 45 millions de dollars, là, ça a déjà été adopté et discuté, et on ne voudrait pas que cette source de revenus supplémentaire là ne soit pas investie dans des services mais serve à réduire les contributions municipales. Donc, ça permet d'éviter ce problème-là.

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

**Mme Ouellet :** Donc, si je comprends bien, ce n'est pas seulement que la taxe sur l'essence, là. Parce qu'on a le 3°, 4°, 6° et 7° alinéa à 77. Ça fait que, dans ça, on a la contribution des automobilistes sur le transport en commun, la taxe sur le carburant — 3°, 4°, 6° — la taxe sur l'immatriculation puis les aides gouvernementales. Donc, ce n'est pas juste le... Je pense que vous dites que c'est un décret qu'il y avait avant?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, c'était un décret, là.

**Mme Ouellet :** Mais le décret était seulement sur la taxe sur l'essence.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. À l'époque, il était seulement sur la taxe parce que...

**Mme Ouellet :** Et là vous l'élargissez.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui.

**Mme Ouellet :** J'entends «oui» mais j'ai vu «non» à côté, là.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, on ne peut pas utiliser les sources de revenus provenant de ces quatre sources-là pour réduire les contributions municipales. Lorsque la deuxième taxe sur l'essence a été adoptée ou octroyée, en mai 2010, c'était une source qui était ajoutée, et le gouvernement voulait éviter qu'il y ait réduction des contributions municipales en contrepartie.

Donc, cette fois-ci, dans la réforme, ce qui est fait, c'est qu'il y a une source de financement qui est ajoutée, le 45 \$ sur l'immatriculation, mais pour éviter que l'une ou l'autre des sources gouvernementales mises à la disposition de la région de Montréal puisse servir à réduire l'effort des municipalités, malgré une clause générale qui est mise, qui reprend pratiquement textuellement ce qui était dans les décrets.

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

**Mme Ouellet :** Donc, on reprend ce qui était dans les décrets, mais on l'applique à quatre sources de revenus au lieu d'une seule, puis on ne l'applique pas seulement qu'à la deuxième taxe, mais aussi à la première. Et ça fait en sorte que ces montants supplémentaires là, qui pourront servir de revenus, parce que les montants ne sont pas nécessairement déterminés par la loi, là, ils pourraient être ajustés puis ils pourraient même être changés à la hausse, éventuellement. Ça fait que ces nouvelles sommes là disponibles doivent, à cause de cet article-là, obligatoirement être destinées à des nouveaux services.

**M. Daoust :** À desservir la population, oui.

**Mme Ouellet :** C'est ça, à des nouveaux services. Parce que ça pourrait être à desservir la population, mais avec les anciens services, là. Mais vraiment à des nouveaux services. Je comprends le «hum», mais on n'a pas d'image aujourd'hui, donc ça nous prend...

**Le Président (M. Reid) :** Verbalement, donc, monsieur.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** La réponse est oui. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement? M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Oui. Le deuxième paragraphe : «Le montant [...] des contributions exigibles en vertu de l'article 79 ne peut être inférieur — et je vais revenir à ces mots-là — à celui qu'ont versé l'ensemble des municipalités locales dont le territoire est compris dans celui de...» Bon. Alors, «ne peut être inférieur...» Parce que la phrase suivante, c'est : «Le montant global versé au cours de cet exercice financier constitue le seuil de référence.» Après ça : «Il est indexé.» Mais, si jamais il y avait de la déflation, ça limiterait le montant. Les montants ne pourraient pas être inférieurs à celui de la première année. Alors, pourquoi on indique ça, «ne peut être inférieur», plutôt que de dire «doit correspondre», et donc les montants doivent s'ajuster en fonction de l'inflation ou de la déflation, tout simplement?

**M. Daoust :** Une situation de déflation, là, dans le municipal, considérant d'ailleurs que les conventions collectives sont rarement négociées avec une échelle qui va à la baisse, c'est rare, ça.

**M. Surprenant :** Mettons, il arrive une crise, quelque chose comme, puis qui fait que, bon, là, tous les montants doivent être revus, pourquoi...

**M. Daoust :** Je pense que, si on arrivait dans une situation de crise, M. le député, là, ce n'est pas la seule loi qu'on devrait amender.

**M. Surprenant :** Alors, pourquoi, donc? Si on écrivait «doit correspondre», ça donne le même résultat à ce moment-là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Bien, il n'y a pas la notion de «ne pas être inférieur». C'est important. Puis c'est vraiment la reproduction de ce qui a été fait dans le décret en 2015. Et, comme M. le ministre l'a dit, il y a plein d'exemples législatifs où on prévoit «ne pas être inférieur».

**M. Surprenant :** Mais il peut y avoir des cas où on le sera, comme j'ai dit, s'il arrive une crise ou quoi que ce soit, et là il faudrait faire une autre loi. Pourquoi le faire au lieu de dire tout de suite, bon, bien, «doit correspondre», et puis... tout simplement?

**M. Daoust :** C'est parce que c'est notre pratique de le faire comme ça puis c'est ce qu'on a déjà dans le décret. Alors, c'est un peu comme quand vous faites les évaluations au niveau comptable. Vous savez comme moi, là, que vous pouvez réduire la valeur d'une action, mais vous ne pouvez pas l'augmenter. Il y a des règles qui sont comme ça. En tout cas, moi, je pense que c'est suffisant comme c'est là.

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

**Mme Ouellet :** Bien, M. le Président, je pense qu'on va avoir un exemple dans les prochains mois. Lorsqu'on dit que les contributions globales en vertu de 79 ne peuvent être inférieures à ce qui a été versé l'année précédente, si on se retrouve à transférer deux lignes complètes de train de banlieue qui exigent des contributions, puis qu'on change ça de boîte, on enlève ça du réseau, puis qu'on envoie ça à la Caisse de dépôt et placement, on ne va pas demander aux municipalités à continuer à payer au réseau pour deux lignes de train de banlieue qu'ils n'ont plus.

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

**M. Daoust :** Pas de commentaire sur ça.

**Mme Ouellet :** Non, non, mais là c'est un vrai exemple, là.

**M. Daoust :** C'est parce qu'on présume encore une fois de ce qui va arriver. Ça fait qu'on essaie de mettre dans la loi quelque chose qui n'est pas arrivé ou quelque chose qui... Ce n'est pas évident que ça va arriver comme ça, là.

**Mme Ouellet :** On ne le présume pas, vous nous l'avez dit ce matin, que les deux lignes seraient vendues à la Caisse de dépôt et placement.

**M. Daoust :** Ce que je vous dis, c'est que la proposition de la caisse, c'est ça.

**Mme Ouellet :** C'est ça. Mais c'est ça qui est sur la table.

**M. Daoust :** C'est ça. Bien, c'est la proposition de la caisse. Le gouvernement n'a pas décidé ça. La caisse nous a proposé ça il y a quatre jours.

**Mme Ouellet :** Oui, mais...

**Une voix :** ...

**Mme Ouellet :** Oui, je sais qu'il va être construit en 2020-2021, mais, d'ici ce temps-là, il va quand même falloir décider comment on va le gérer. Et, si la caisse se met à construire des projets en remplacement... Quand c'est en addition, ça va, il n'y en a pas, de problème, mais, quand c'est en remplacement, bien là, c'est sûr que, là, on se retrouve à venir jouer directement dans ce qui est au réseau puis à l'autorité. C'est ce que je vous dis depuis ce matin, là. On se retrouve à venir jouer... Et la proposition qui est sur la table, qui est bien accueillie par le gouvernement, implique un transfert de propriété de deux lignes. Et, pour ces deux lignes-là, les municipalités paient actuellement, mais je ne peux pas penser que les municipalités vont continuer à payer si ces deux propriétés-là sont transférées.

Donc, on ne pourrait pas avoir un article comme celui-là. Il faudrait vraiment libeller pour dire que... toutes choses étant égales par ailleurs. Donc, avec les mêmes infrastructures, ça ne pourrait pas être inférieur, mais, s'il y a des infrastructures qui venaient à être vendues, ou à être cédées, ou à... en tout cas, peu importe, transférées, ça ne peut pas être les mêmes montants, on ne pourra pas exiger des municipalités des montants pour un service qui n'est plus rendu par le réseau, par l'autorité.

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

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons suspendre les travaux pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 38)*

*(Reprise à 16 h 39)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre.

**M. Daoust :** Alors, simplement, c'est qu'on travaille avec les choses qu'on connaît actuellement. Et, dans les négociations, dans les discussions que nous aurons, ce sera un avenant qu'on devra couvrir comme plusieurs autres.

Mais, je répète ce que j'ai dit tantôt, on est dans une situation hypothétique actuellement. Et je ne vois aucune raison d'introduire ça, parce que ce n'est pas arrivé, c'est une proposition qu'on a reçue il y a quatre jours. Et on devra en tenir compte au moment où on négociera, si on arrive à ça. Il y a beaucoup de si avant qu'on y soit rendus, là. Mais on en tiendra compte, M. le Président. C'est tout.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** ...vous avez introduit cette notion-là. Je pense que le verbatim de l'Assemblée, là, m'apparaît suffisant. Alors, il est ouvert à ce que... évidemment si des choses se passent, d'y revenir. Donc, c'est le même résultat.

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

**Mme Ouellet :** Donc, ce que je comprends, c'est que, si la proposition dite hypothétique de la part du ministre — moi, j'ai l'impression qu'elle est assez «proposition» — se concrétisait, ça voudrait dire qu'il faudrait changer la loi.

**M. Daoust :** Bien, il faudra regarder comment... où ajuster en fonction des négociations. Ce qu'on va faire, on va le regarder rendu là. Mais c'est parce qu'encore une fois on présume d'une décision qui sera prise, on présume que ça arrivera comme ça. On ne peut pas faire des lois sur des présomptions comme ça. On fait une loi sur ce qu'on connaît, puis ce qu'on connaît dans le moment, c'est la situation qui prévaut actuellement.

• (16 h 40) •

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

**Mme Ouellet :** Je suis un peu surprise, M. le Président, parce que, lorsqu'on fait une loi, on fait une loi pour... on essaie de prévoir un peu l'avenir puis sur des hypothèses raisonnables. Et je crois qu'un projet déposé il y a quatre, cinq jours, de 5,5 milliards, est une hypothèse raisonnable. Le projet a été déposé en bonne et due forme, a été rendu public en partie. Et là ce que je comprends, c'est que ce qui est prévu dans ce projet-là, c'est de céder deux lignes, bien, ça voudra dire qu'il faudra changer la loi.

Et je comprends que le projet n'est pas encore autorisé, mais le projet de la Caisse de dépôt a un échéancier extrêmement serré. Pour que l'on ait un système construit en 2020, il va falloir donner des autorisations bien avant 2020, parce que ça prend un certain délai de construction. Donc, on parle, là, avant une décision, de quelques mois qui dépasseront peut-être une année, mais pas tellement plus, parce que sinon il n'y aura pas le temps de délai de construction.

Donc, en général, quand on fait une loi, là, on la fait quand même pour plusieurs années puis on essaie d'intégrer dans le projet de loi des hypothèses raisonnables. Est-ce qu'à ce moment-là le ministre serait ouvert, pour ne pas ralentir, là, l'adoption des autres articles, qu'on suspende celui-là pour être capables... Puis les légistes pourront introduire l'amendement qui est lié aux infrastructures, là, avec les mêmes infrastructures qu'à ce moment-là ça ne peut pas être inférieur. Puis, s'il y a un changement d'infrastructures, bien, c'est sûr qu'à ce moment-là les contributions peuvent être inférieures,

s'il y a des infrastructures qui sont abandonnées, tout simplement. Ce qui me surprendrait parce qu'on ne veut pas diminuer le transport collectif, mais... Ou des infrastructures qui sont cédées, à ce moment-là c'est certain que les contributions pourraient être inférieures.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Sur division?

**Mme Ouellet :** Sur division.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous avons donc un nouvel article 79. Nous passons à l'article 86. M. le ministre, voulez-vous commenter ou avez-vous un amendement?

**M. Daoust :** Est-ce qu'il y a un amendement... non.

**Le Président (M. Reid) :** On va se donner quelques instants pour se le remettre en mémoire, là.

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** Bon, on est prêts à procéder... à disposer de l'article 86. Y a-t-il des interventions sur l'article 86?

**Mme Ouellet :** Je pense qu'on avait suspendu pour demander des précisions.

**M. Daoust :** M. Sauvé va apporter des précisions.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Ça avait été suspendu pour voir si ailleurs dans le corpus législatif il y avait des exemples comme ceci. On en a trouvé deux. Dans la Loi sur les cités et villes, il est indiqué que, dans le cas des municipalités de plus de 100 000 habitants, il y a aussi un élément comme ça où on réfère à une période de 10 ans, un contrat de 10 ans. Et, dans la loi sur le Code municipal, on a également une disposition, mais ici la disposition fait état de cinq ans environ. Donc, si je me souviens bien, l'enjeu principal, c'était la période excédant 10 ans, sauf s'il s'agit d'un contrat de travail.

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

**Mme Ouellet :** Parce qu'à ce moment-là, pour les périodes excédant 10 ans, ça veut dire que le contrat de travail qui serait au-dessus de 10 ans, lui, ne serait pas soumis à l'autorisation du ministre des Affaires municipales?

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Exactement.

**Mme Ouellet :** Ça existe-tu, ça, des contrats de travail au-dessus de 10 ans?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Je ne pourrais pas vous donner d'exemple, mais c'est une disposition législative qu'on retrouve dans les lois sur la responsabilité du MAMOT. Parce que le MAMOT ne veut pas que le ministre soit obligé d'approuver un contrat de travail de 10 ans dans une municipalité, là. Le MAMOT considère que ce n'est pas approprié de faire relever ça du niveau ministériel. Donc, c'est la raison pour laquelle l'exemption est indiquée dans la Loi sur les cités et villes puis qu'une disposition analogue existe dans le Code municipal.

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

**Mme Ouellet :** O.K. Ça fait que ce que vous me dites, c'est que, si jamais il y avait des contrats de travail au-delà de 10 ans dans la Loi sur les cités et villes, ça dit que ce contrat de travail là n'a pas besoin d'avoir l'autorisation du ministre, il peut être signé directement par la municipalité.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** D'autres interventions?

**Mme Ouellet :** Juste pour notre bénéficiaire, il y en a-tu, des contrats de travail au-dessus de 10 ans? On ne sait pas?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Non, je ne sais pas. Ce n'est pas une information que je possède.

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

**M. Surprenant :** Bien, c'est la question avec laquelle j'arrivais également. Si on pouvait vérifier s'il y en a effectivement... Parce que, s'il n'y en a pas, bien, ça justifierait le fait peut-être de réduire la durée, si, à tout événement, ça ne sert pas. On va se protéger en mettant ça le plus court possible.

Alors, oui, peut-être que ça existe, ces règles-là, dans d'autres cas, mais, si effectivement il n'y a pas de tels contrats, pourquoi la maintenir et pourquoi ne pas la réduire dans un contexte où d'ailleurs il y a une mouvance de plus en plus fréquente des gens au niveau de leur travail? Donc, des durées de 10 ans, peut-être qu'il y a 20 ans, il y a 30 ans, voire plus, ça pouvait se réaliser, mais aujourd'hui ça m'étonne beaucoup qu'on maintienne de telles règles.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Bien, c'est parce que, quand on a validé, revalidé et revalidé avec le MAMOT... Et l'article en question, c'est celui qui fait consensus, alors il n'y a pas de possibilité de modification.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 86? L'article 86 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous en arrivons à un dernier article, d'après mes notes, pour l'article 3 sur l'autorité, qui est l'article 126, qui avait été amendé.

**M. Daoust :** 112.1, M. le Président, oui.

**Le Président (M. Reid) :** À 112.1, vous avez un nouvel article... un nouvel amendement?

**M. Daoust :** J'arrive avec un amendement à 112.1, oui. On va le circuler.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons prendre quelques instants de suspension.

*(Suspension de la séance à 16 h 47)*

*(Reprise à 16 h 51)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, par consentement, nous avons besoin d'ouvrir l'article 112.1 que nous avons déjà adopté. Est-ce que j'ai le consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Cet article-là correspondait à un amendement qui avait été déposé. M. le ministre, est-ce que vous êtes prêt à retirer cet amendement qui avait été déposé?

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, il est retiré, et nous allons passer à votre nouvel amendement pour l'introduction d'un 112.1 nouveau.

**M. Daoust :** Alors : Remplacer l'article 112.1 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édictée par l'article 3 du projet de loi, tel que présenté en amendement, par le suivant :

«112.1. L'autorité doit offrir des services de transport par autobus et de transport adapté à toute municipalité locale dont le territoire n'est pas compris dans le sien et qui, le ([on indiquera] la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal ([et on indiquera aussi] l'année [...] le numéro [et le] chapitre de cette loi)), était partie à une entente avec une autre municipalité permettant la constitution d'un conseil intermunicipal de transport en vertu de l'article 2 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1) ou permettant la desserte de son territoire par des services de transport adapté. Elle doit aussi offrir de tels services à toute municipalité régionale de comté qui est, à cette date, partie à une entente pour la constitution d'un conseil régional de transport en vertu de l'article 18.13 de cette loi.

«Le montant exigé par l'autorité pour la prestation de tels services doit être équitable pour la municipalité, eu égard aux coûts des ententes qu'elle conclut en vertu de l'article 8.

«Les municipalités locales qui étaient partie à une entente visée au premier alinéa peuvent conclure une entente par laquelle elles conviennent de partager, selon une formule que l'entente détermine et aux conditions qui y sont prévues, le montant total des contributions qui leur sont exigées pour le financement des services prévus au premier alinéa. Il en est de même pour les municipalités régionales de comté qui étaient partie à une entente pour la constitution d'un conseil régional de transport.

«L'obligation imposée à l'autorité au premier alinéa cesse dès que la municipalité décide d'organiser ses services de transport en commun.»

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, par rapport aux amendements qui avaient été adoptés, mais à un autre amendement qui nous avait été soumis mais non déposé officiellement, il y a quand même une modification. Et je voudrais comprendre l'objet de cette modification-là, qui est le dernier alinéa.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Vous voulez dire le dernier alinéa de ce que le ministre vient de lire?

**Mme Ouellet :** Oui. C'est nouveau, ce n'était pas du tout dans les documents que nous avons reçus.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, c'est le texte : «L'obligation imposée à l'autorité au premier alinéa cesse dès que la municipalité décide d'organiser ses services de transport en commun»?

**Mme Ouellet :** Oui.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, ici, on enlève la référence à l'article 48.18 de la Loi sur les transports, la T-12, parce qu'il peut y avoir des services qui peuvent être organisés en vertu d'autres lois. Donc, la Loi sur les CIT, il y a des dispositions qui permettaient au CRT de Lanaudière d'organiser des services. Donc, ce n'était pas organisé en vertu de 48.18 de la T-12 ou en vertu d'une autre loi. Donc, si on veut couvrir les MRC du CRT de Lanaudière, tel que l'a demandé le député de Berthier, il fallait enlever ces mots-là qui étaient restrictifs.

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

**M. Surprenant :** Moi, j'en ai une...

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

**M. Surprenant :** ...à la secrétaire de l'assemblée. En fait, au début c'est inscrit «remplacer l'article 112.1», alors qu'on l'a retiré. Alors, ce serait plutôt, donc, «ajouter après l'article 112», le début, là, du libellé de cet amendement-là.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, on a retiré celui qu'on avait, oui. Alors, est-ce que, par consentement, un changement de forme dans l'article, on est d'accord avec ça?

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. Alors, nous passons maintenant, donc, à ce dernier article, à moins qu'il y ait d'autres amendements qui introduisent des articles.

**M. Daoust :** Je pense qu'on n'a pas voté, là.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! Pardon, pardon, pardon! Oui. Alors, est-ce que cet amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Merci. Alors, nous passons à l'article 126, qui, lui, avait été amendé...

**M. Daoust :** On a 120 avant, M. le Président...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**M. Daoust :** L'article 120, amendement.

**Le Président (M. Reid) :** Il y en a combien avant 126? Il y en a encore plusieurs ou...

**Une voix :** C'est le dernier avant 126.

**Le Président (M. Reid) :** C'est le dernier? Bon, d'accord. Alors, un amendement... Alors, M. le ministre, voulez-vous juste attendre deux secondes... enfin, quelques secondes pour que nous passions l'amendement à tout le monde?

**Une voix :** Il faut rouvrir également.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, est-ce que j'ai consentement...

**M. Daoust :** C'est un article adopté, c'est une coquille qu'il y avait dedans, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Alors, est-ce que j'ai un consentement pour rouvrir l'article 120 qui avait été adopté?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. M. le ministre, expliquez-nous la coquille.

**M. Daoust :** La coquille était... Je ne le sais pas... Ah! c'est qu'on avait marqué «section VII...» Attendez un peu, là, la section... Ah! «VII» par «VI». Le «VII» que vous avez, «la section VII du chapitre II», ce n'est pas «VII», c'est «VI» qu'il faut écrire.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'on est dans le 120 de 3? 120 du 3 ou... Ah! il avait été amendé, c'est ça? Non, il n'avait pas été amendé?

**M. Surprenant :** Non, il avait été adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, tel quel. Mais c'est parce que je ne le trouve pas, moi, le... je ne trouve pas ça. Ah oui, il y avait «V-I-I», il faut le remplacer, à la place «V-I». C'est ça?

**M. Daoust :** C'est ça.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 120 à la page 33, à la toute fin de l'article, du paragraphe 2. Est-ce que tout le monde l'a trouvé? Ça va?

**M. Daoust :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que l'amendement... Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, s'il n'y en a pas d'autre, nous passons finalement à l'article 126, qui avait été, lui, amendé, mais suspendu.

**M. Simard :** L'amendement à 120 est-u accepté?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, vous l'avez accepté, mon cher député de Dubuc. Alors, l'article 126, est-ce qu'on peut enfin ramener un petit peu le cas et l'amendement? Moi, je n'ai pas l'amendement à portée de la main. Quel avait été cet amendement?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** L'amendement a été adopté, mais l'article n'était pas adopté, il était suspendu.

**Mme Ouellet :** Exactement.

**Le Président (M. Reid) :** Dans le premier alinéa, on a remplacé «10» par «5». Il est où, le «10», là?

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** O.K., d'accord, deuxième ligne, là. Et ça avait été remplacé par «5». L'amendement avait été adopté, mais on avait suspendu l'article, pour des raisons que moi, je n'ai pas, là.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** O.K. Donc, ça avait été ajouté, «autorité...» Voulez-vous...

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je ne sais pas le terme, parce qu'on terminait l'étude du projet de loi, là, il y avait eu une...

**Le Président (M. Reid) :** C'est parce qu'on manquait de temps, vous parlez?

**Une voix :** Il était 18 heures.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! D'accord. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur cet article qui avait été amendé? Est-ce que cet article finalement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté tel qu'amendé. Maintenant, nous allons... nous avons terminé l'étude de l'article 3, qui introduit une nouvelle loi, alors il faut procéder à certaines décisions concernant cette nouvelle loi. Alors, il y a trois décisions. Est-ce que les intitulés des chapitres et des sections de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 du projet de loi sont adoptés?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce que le titre de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain édicté par l'article 3 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous passons maintenant... si on suit la logique des travaux des articles suspendus, nous passons à l'intérieur de l'article 4, les articles 46... Nous sommes rendus à l'article 46. Il y en a trois, finalement, à revoir, peut-être qu'il y a des amendements. Donc, est-ce qu'il y a quelque chose avant l'article 46? Un amendement? Donc, nous passons à l'article 46 de l'article 4. On se retrouve... Attendez un petit peu.

Alors, M. le ministre, est-ce que vous voulez nous rappeler un peu le contenu de cet article-là? Ou M. Sauvé?

• (17 heures) •

**M. Daoust :** Écoutez, simplement, c'est le miroir de l'article 69 de la Loi sur l'autorité, là.

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

**Mme Ouellet :** C'est déjà fait, là.

**Le Président (M. Reid) :** C'est déjà fait.

**Mme Ouellet :** On ne recommencera pas.

**Le Président (M. Reid) :** Ah oui! Alors, est-ce que l'article 46, tel qu'amendé, est suspendu... Pardon! C'est le temps qu'on finisse... C'est le temps qu'on se dépêche à finir, là, la semaine va finir. Est-ce que l'article 46 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Mme Ouellet :** Sur division.

**Le Président (M. Reid) :** Sur division. Nous sommes maintenant à l'article 56. L'article 56, est-ce qu'on a des interventions? Est-ce qu'on a besoin de temps?

**Mme Ouellet :** Non.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que l'article 56 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Il y a un amendement, maintenant, pour...

**Une voix :** 86.1.

**Le Président (M. Reid) :** 86.1? Alors, on distribue l'amendement. On va se donner quelques instants, M. le ministre, vous présenterez votre amendement par la suite.

**M. Daoust :** Oui.

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, voulez-vous présenter votre amendement?

**M. Daoust :** Oui. Alors, l'article 86.1 : Ajouter, après l'article 86 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi, le suivant :

«86.1. Le réseau doit, au plus tard le ([et on indiquera] la date qui suit de six mois celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région [métropolitaine] de Montréal ([et on indiquera] ici l'année [ou] le numéro de chapitre de cette loi)), adopter le code d'éthique et de déontologie applicable aux membres de son conseil et [de] ses employés.»

C'est identique à 122.1 de la Loi sur l'autorité, qui a déjà adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur cet amendement... sur, oui, cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce que nous sommes prêts à passer à l'article 89?

(Consultation)

**M. Daoust :** On a une précision pour le député de Groulx. Vous pouvez peut-être l'expliquer, Mme Bacon.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, à une dernière séance, vous avez demandé... vous aviez exposé une inquiétude concernant l'accès à certains documents, dont les documents... mémoires au Conseil des ministres, les documents qui viennent du Parlement.

Sur le site de la Commission d'accès à l'information... Parce qu'avec cet article-là on déclare que le réseau est un organisme municipal au sens de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics. Alors, sur le répertoire de la commission chargée de l'application de cette loi-là, vous avez un répertoire des organismes publics assujettis. C'est un répertoire qui contient quelque chose comme 258 pages, et vous avez, à la page 2, l'Agence métropolitaine des transports qui est visée; à la page 250, les conseils intermunicipaux des transports qui sont visés; et, à la page 253, les sociétés de transport en commun sont toutes visées. Donc, on fait le même régime pour le réseau.

Et, si vous êtes intéressés plus particulièrement à tout ce qui concerne les mémoires au Conseil des ministres, vous avez la Loi sur l'accès, son article 34, qui prévoit que les documents qui proviennent d'un membre de l'Assemblée nationale ou d'un cabinet sont de nature protégée, et, en certaines circonstances seulement, là, sur autorisation de la personne qui a rédigé ce document-là, il peut être communiqué.

Et je vous ai trouvé deux jurisprudences, dont une qui concerne les orphelins de Duplessis, où... qui ont saisi la Commission d'accès à l'information pour avoir certains documents de la nature de documents visés à l'article 34.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme Bacon. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 89? L'article 89 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous en sommes à... C'était le dernier article de la loi introduit par l'article 4. Alors, nous avons à prendre les mêmes décisions que tout à l'heure. Est-ce que les intitulés des chapitres et sections de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi sont adoptés?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce que le titre de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous en sommes... Je pense que nous avons suspendu, Mme la secrétaire, l'article 73. Est-ce que c'est ça?

**La Secrétaire :** 73, oui.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 73.

**M. Daoust :** Il y a un amendement à l'article 73, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Un amendement concernant 73.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon? 69? Moi, je l'ai marqué «adopté», 69, ici. Est-ce qu'il y a un amendement pour 69?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** O.K. Alors, on va distribuer cet amendement. Alors, j'ai besoin d'un consentement pour rouvrir 69.

(Consultation)

**M. Daoust :** Alors, l'amendement, M. le Président, c'est une coquille au deuxième paragraphe, de l'«Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain», là.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a une intervention sur l'amendement? Est-ce que ça va?

(Consultation)

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que vous avez une question, Mme la députée de Vachon, pour...

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, j'essaie de voir c'est quoi, les modifications, puis je ne les... ce n'est pas clair pour moi, là.

**M. Surprenant :** Moi non plus.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, l'article 69 du projet de loi modifie l'article 12.32.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports, qui est le FORT. Nous avons déjà l'article 69 qui prévoyait, le deuxième paragraphe, le remplacement d'«Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport», ce qu'on veut toujours conserver, mais on ajoute la commande législative du paragraphe 1°, qui indique de supprimer, dans le paragraphe 1° de cet article de loi là qui concerne le FORT, les mots «parmi ceux visés à l'article 88.7 de la Loi sur les transports», parce que nous allons voir plus loin, dans les dispositions modificatives, que l'article 88.7 est abrogé. Donc, on avait fait une... on avait une petite coquille ici.

**Le Président (M. Reid) :** Ça va, Mme la députée de Vachon?

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, en fait, là, je veux dire, tant qu'on ne sait pas de quoi on parle, là... Je veux dire, vous nous dites ça, là, mais nous autres, là, on n'a rien, là, on n'a pas les lois de base, on n'a pas les références.

**Une voix :** ...

**Mme Ouellet :** Oui.

(Consultation)

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

(Suspension de la séance à 17 h 9)

(Reprise à 17 h 12)

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons les travaux. M. le ministre? Ou est-ce que j'ai des interventions sur cet amendement? Pas d'intervention. Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Merci.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon? Oui, c'est ça, l'article a été amendé. Donc, maintenant, l'article est-il adopté, l'article 69?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article est adopté. Alors, il y a un amendement, maintenant, qui est proposé — alors, on va le distribuer — pour l'article 73 qui avait été suspendu. Alors, M. le ministre, l'article est facile à expliquer, je pense, il n'est pas très long.

**M. Daoust :** Il consiste à supprimer l'article 73 du projet de loi, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Donc, l'amendement consiste à supprimer l'article 73. On va se donner quelques instants, là, pour prendre des interventions.

(Consultation)

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

**Mme Ouellet :** Oui. Est-ce que le ministre peut nous expliquer l'effet sur les régimes de retraite de supprimer 73?

**M. Daoust :** ...demander à Mme Bacon, je présume, d'expliquer.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. M. le Président, à la dernière séance, la députée de Vachon avait posé la question : Pourquoi on supprimait, à cette loi-là, les conseils intermunicipaux de transport? Alors, le questionnement, dans le fond, était pertinent dans la mesure où on devait vérifier si on touchait à des régimes de retraite des CIT, donc à savoir si on faisait bien de supprimer ces mots-là à cette loi-là qui concerne la loi sur les régimes de retraite à prestations déterminées. Et, après vérification, il s'avère qu'il n'y a pas de... En fait, la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal, c'est le projet de loi n° 3, que... quand même fait sensation, qui est le chapitre 15 de 2014. Et, au moment de l'adoption de cette loi-là, cette loi-là a un objet particulier, alors tous les organismes qui étaient visés avaient tant de mois pour parvenir à une entente. S'il n'y avait pas d'entente sur les régimes de retraite, il y avait une prolongation. Après la prolongation, bien, la loi prévoyait une procédure de conciliation et aussi, même, un arbitrage par le ministre. Et il s'avère que les CIT n'étaient pas visés, là, concrètement, par... ils ne font pas partie des régimes de retraite visés par ces lois-là. Donc, cette loi-là a un effet temporaire dans le temps, c'est-à-dire qu'aussitôt que les conciliations, les arbitrages vont être terminés, cette loi-là va... sans avoir de date d'expiration en elle-même, l'application de ces dispositions va avoir une fin. Et, compte tenu qu'elle est déjà en application puis que les CIT ne sont pas visés, le conseil que nous avons obtenu est de ne pas toucher à la définition puis de laisser la définition telle qu'elle avait été mise au moment de l'adoption de la loi en 2014. Ça fait que nous proposons de supprimer l'article 73 du projet de loi n° 76.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Là, nous avons eu une explication strictement légale, là, puis j'aimerais juste préciser : je ne dirais pas que c'est une loi qui a fait sensation, mais plutôt très contestée, je me demande même si elle n'est pas contestée à d'autres niveaux.

Mais moi, je veux comprendre, là, l'effet concret, au-delà des aspects de référence d'une loi à l'autre, là. Est-ce que ça veut dire que les conseils intermunicipaux de transport, qui ont actuellement un régime de retraite à prestations déterminées, vont conserver leur régime de retraite à prestations déterminées même si le CIT n'existe plus — parce que les gens qui sont à la retraite existent encore, eux — et donc que ces régimes-là... les gens qui ont des régimes de retraite à prestations déterminées vont continuer à pouvoir bénéficier de leur régime de retraite à prestations déterminées?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** On ne touche pas cette loi-là. Donc, tout le contenu prévu à cette loi-là continue de s'appliquer. Et vous avez vu, quand le spécialiste des relations de travail était venu en commission, qu'il allait y avoir, avec le comité de transition, là, des ententes avec les syndicats, et tout, concernant les avantages sociaux, et autres. Alors, il n'y a personne qui perd quelque chose.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste avoir une confirmation. Concrètement, est-ce que ça veut dire que les employés qui ont actuellement un système de retraite à prestations déterminées d'un CIT, quand le CIT va être aboli, ils vont conserver leur régime de retraite à prestations déterminées? C'est important d'avoir une réponse. Là, vous me faites référence à d'autres lois, ça ne répond pas à ma question, là.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je répète que le mécanisme du projet de loi n° 3, qui était la loi... cette loi-là, là, ce qu'elle prévoyait... la Loi favorisant la santé financière, la pérennité des régimes de retraite, c'est une loi d'application temporelle, que cette loi-là a déjà commencé à s'appliquer en 2014, ça fait que les CIT qui étaient visés... probablement que, s'il y a en a un qui était visé, bien, ils sont rendus soit à l'entente, la prolongation, la conciliation et l'arbitrage. Alors, il n'y a pas d'enjeu sur cet article-là.

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

**Mme Ouellet :** Bien, M. le Président, je veux bien les mécanismes de la loi n° 3, là, mais là vous parlez, là, en langage d'initiée. On ne les connaît pas, nous, ici, autour de la table, tous ces mécanismes de la loi n° 3, là. Moi, ce que j'aimerais juste avoir comme réponse, c'est que... Lorsque j'ai vu cet article-là, je me suis demandé s'il y avait une remise en question de la retraite à prestations déterminées pour les employés du CIT. Donc, je pense qu'on est exactement à la bonne place, dans le bon projet de loi.

Est-ce que vous pouvez nous dire — parce que vous avez sûrement réfléchi — lorsqu'on va abolir les CIT, qu'on va mettre ça dans une nouvelle boîte, que les gens qui ont actuellement... Parce que c'est ça, le cas — si je fais erreur, dites-moi-le. Est-ce qu'ils ont actuellement un système de retraite à prestations déterminées? Si c'est le cas, j'imagine que oui, est-ce qu'ils vont le conserver? C'est juste ça que je veux savoir. Étant donné que la structure va être abolie, est-ce qu'on peut juste avoir une confirmation que les employés qui vont prendre leur retraite avant l'implantation de la nouvelle structure et les employés qui sont déjà à la retraite vont conserver leur régime de retraite à prestations déterminées? C'est assez simple, comme question. Je ne veux pas faire référence à d'autres lois puis d'autres applications que je ne sais pas qu'est-ce que ça veut dire, là, je veux juste savoir si, concrètement, les gens vont conserver leur régime.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Bien, on a déjà répondu que toutes les conditions de travail des salariés étaient maintenues. Et ça a déjà été discuté, notamment avec les...

**Mme Ouellet :** Donc, c'est oui.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. C'est oui.

**Mme Ouellet :** Bon! Ce n'est pas compliqué, c'est oui, la réponse, merci.

• (17 h 20) •

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article tel qu'amendé? On est sur l'amendement, je crois, hein?

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Bien oui, parce que l'amendement supprime l'article. Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Donc, l'article 73 est automatiquement supprimé. Nous en sommes à l'article... en fait, il n'y a plus d'article suspendu, sauf l'article 90, où on était rendus.

**Mme Ouellet :** Nous, on en a un nouveau à déposer.

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**Mme Ouellet :** Nous, on en a un nouveau à déposer.

**Le Président (M. Reid) :** Un amendement?

**Mme Ouellet :** Oui. On aurait un nouvel article à situer entre le 80 et le 81. On a déjà eu cette discussion-là et... Donc, j'ai eu des représentations, c'est dans ce sens-là, lorsqu'on parlait des plans de desserte et que les plans de desserte sont autorisés par l'autorité, de la part de l'ensemble des sociétés de transport et du réseau métropolitain. Sauf que les plans de desserte sont modifiés dans le courant de l'année, et, si on ne fait pas d'amendement, ça va impliquer des problématiques. On ne retournera pas, là, deux, trois fois par année à l'autorité pour faire des changements du plan de desserte.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que votre amendement, il est écrit? Est-ce qu'on pourrait le photocopier?

**Mme Ouellet :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Et on pourrait faire la présentation lorsque tout le monde l'aura. On suspend quelques instants.

*(Suspension de la séance à 17 h 21)*

*(Reprise à 17 h 23)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Vachon, vous voulez présenter votre amendement?

**Mme Ouellet :** Donc, sur le plan de desserte : «78.1. Le plan de desserte d'une société précise son offre de transport. Il est élaboré par la société et répond aux normes de service et objectifs établis par l'Autorité régionale de transport métropolitain.

«Ce plan est ajusté périodiquement par la société, selon les modalités prévues dans l'entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain», pour permettre aux différentes sociétés de transport métropolitain... pour permettre aux différentes sociétés de transport de... je pense qu'on a un petit problème dans le libellé, après 78, 80... en tout cas, on va aller sur le fond, là, puis on corrigera les coquilles de forme, là, mais de pouvoir ajuster leur plan de desserte, parce qu'un plan de desserte est modifié quelques fois par année, et ça n'aurait pas de bon sens de retourner tout le temps à l'autorité avant de pouvoir avoir un plan de desserte. Donc, je pense que c'est juste pour une saine gestion que l'ensemble des sociétés de transport aient la marge de manoeuvre pour faire les ajustements, en cours d'année, qui sont nécessaires au bon fonctionnement du transport collectif.

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

**M. Daoust :** On va prendre une pause, deux minutes, pour l'étudier, monsieur...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. O.K.

**M. Daoust :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** On suspend les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 17 h 25)*

*(Reprise à 17 h 28)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, concernant l'amendement proposé par la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** C'est juste un petit ajustement.

**M. Daoust :** Sur le principe, M. le Président, on est d'accord. Les avocats auraient un libellé probablement un peu différent, et à ce moment-là on pourrait faire un sous-amendement, tout simplement, ou... je ne sais pas, là, la façon de procéder, mais...

**Une voix :** ...les deux, comme ça.

**M. Daoust :** Alors, on pourrait circuler ce que nous...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Ça serait un sous-amendement ou ça serait remplacer l'amendement par un autre?

**M. Daoust :** Ça serait de remplacer l'amendement. Mais, ce que je ferais pour commencer, peut-être qu'on pourrait le déposer à l'opposition informellement.

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Bien, écoutez, on va suspendre quelques instants pour faire des... pour que vous vous entendiez puis, d'autre part, pour faire des copies.

*(Suspension de la séance à 17 h 29)*

*(Reprise à 17 h 35)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, on reprend les travaux. Mme la députée de Vachon, vous avez un changement d'amendement.

**Mme Ouellet :** ...retiré et déposé.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, vous retirez l'amendement que vous avez déposé, et il y a un nouvel amendement. Est-ce que vous voulez lire la partie de l'amendement qui est modifiée?

**Mme Ouellet :** «Ce plan est modifié — plutôt qu'ajusté — périodiquement par la société, selon les modalités prévues dans l'entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (indiquer ici l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain).»

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous avons un autre amendement qui a été distribué, je pense, ou qui va l'être, là, l'amendement proposé par le ministre concernant un nouvel article à la suite de l'article 81, 81.1.

**M. Daoust :** Oui. L'article 89.1 de cette loi est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, de «au sens de l'article 88.7 de la Loi sur les transports (chapitre T-12)».

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est la même coquille que tantôt.

**Le Président (M. Reid) :** Qu'est-ce que vous dites, Mme Bacon?

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est la même coquille que tantôt, que nous avons à la Loi sur les transports, mais maintenant nous l'avons à la Loi sur les sociétés de transport.

**Le Président (M. Reid) :** D'accord. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce qu'il y a d'autres amendements avant que nous passions là où nous étions, à l'article 90, que nous avons suspendu, faute de temps? Est-ce qu'on a un consentement pour rouvrir... pour faire l'étude de l'article 90? Alors, M. le ministre, nous avons déjà commencé cette étude. Je ne sais pas s'il y avait des interventions ou s'il y a encore des interventions. Je laisse quelques instants pour y réfléchir.

**Mme Ouellet :** Peut-être juste se remettre en contexte, là, franchement...

**Le Président (M. Reid) :** On va prendre le temps qu'il faut.

**Mme Ouellet :** L'article 135 de cette loi est modifié par l'insertion, après «ministre», de... Là, on était... C'est vrai, il faut rouvrir notre autre cahier, là, excusez, parce que, là, on change une loi qu'on n'a pas, là... 90.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ce que vous vous rappelez, M. le ministre ou Mme Bacon, les raisons d'être de cet article?

**Mme Bacon (Nathalie) :** ...on rajoutait, à l'article 135 de la Loi sur les sociétés de transport... ajouter la transmission à l'Autorité régionale de transport.

**M. Sauvé (Sylvain) :** C'est pour les programmes d'investissement.

**Le Président (M. Reid) :** Programmes d'investissement?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Donc, le RTM, il est transmis aussi à l'autorité. On va demander que les sociétés les transmettent également à l'autorité. Pour les autres sociétés, comme Québec, Gatineau, là, ce n'est pas pertinent, donc c'est pour ça qu'on l'ajoute ici.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 90? L'article 90 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, nous en sommes à l'article 91.

**M. Daoust :** Oui, et on apporterait un amendement 91.1, mais l'article 91... on va commencer par adopter 91.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a un amendement là-dessus?

**Une voix :** Non, on n'a pas d'amendement.

**Le Président (M. Reid) :** C'était sur l'autre loi, hein, c'est ça?

**M. Daoust :** Oui, excusez-moi. Alors, l'article 91 : L'article 151 de cette loi est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

«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 du métro ne peut en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement.»

L'article 91 du projet propose une modification de concordance à l'article 151 de cette loi par cohérence avec les articles 15 et 16 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 91? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Avant ça, pour que le métro puisse se prolonger, c'était l'AMT, j'imagine, qui prenait la décision, et donc, là... puis l'AMT versait à la STM, là, les... c'est pour ça que vous biffez le troisième paragraphe, là, parce que l'agence n'existe plus. Puis là la société, si elle fait des travaux... Parce que j'essaie de comprendre, là, les nuances, là. Dans le troisième paragraphe, là, la STM, si elle fait des travaux de construction... Dans le dernier paragraphe, on parle juste de prolongement du métro, «en aucun temps être étendu sans l'autorisation du gouvernement», tandis que, dans le troisième paragraphe, on dit que la STM devait avoir «l'autorisation de l'Agence métropolitaine [...] lorsque ses travaux de construction perturbent ceux [du] prolongement du réseau». On n'a pas repris cette idée-là.

• (17 h 40) •

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, on a repris l'idée qu'il y avait également à l'article 47 de la Loi sur l'AMT. Il faut lire les deux lois ensemble. Lorsqu'on regarde les dispositions de la STM, il y a des dispositions qui concernent la STM dans la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport. Alors, c'est les mêmes principes qui sont reconduits.

**Mme Ouellet :** Et donc la STM, si elle veut faire des travaux qui perturbent la prolongation d'un métro, elle devra demander l'autorisation à qui?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Elle doit demander l'autorisation à l'autorité et pour acquérir et pour étendre, donc ça comprend «perturbe».

**Mme Ouellet :** O.K. Parce qu'il ne pourrait pas y avoir des travaux de construction qui ne perturbent pas le prolongement mais qui sont... par exemple la rénovation d'une station, mais qui font en sorte qu'ils perturbent le prolongement d'une station mais qui ne sont pas du prolongement? Ce concept-là n'est pas retenu dans...

**Mme Bacon (Nathalie) :** On a revu le libellé. C'est le libellé tel qu'on le propose, là. On n'a pas jugé pertinent ce bout-là.

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

**Mme Ouellet :** Oui, je comprends que vous ne l'avez sûrement pas jugé pertinent si vous ne l'avez pas retenu, mais c'est parce que vous me disiez que ça reprenait tel quel. Mais, dans ce cas-ci, est-ce que c'est parce qu'il n'y a jamais eu d'application? Parce qu'effectivement ça peut arriver qu'il y ait des travaux de rénovation d'une station. Et,

moi, ce que je veux savoir, c'est pourquoi ça n'a pas été retenu. Vous me dites que vous ne l'avez pas retenu. Oui, je le sais, je le vois. Ce que je veux comprendre, c'est pourquoi vous n'avez pas retenu la modification dans le deuxième, là.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Dans la réforme, la Société de transport de Montréal est maître d'oeuvre, devient maître d'oeuvre des travaux de métro, alors qu'avant c'était l'Agence métropolitaine de transport pour les travaux de prolongement, donc il y avait un risque de conflit. Il n'y a plus de risque de conflit. La STM ne s'obstruera pas elle-même.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions pour l'article 91? L'article 91 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 92. M. le ministre.

**M. Daoust :** L'article 158 de la loi est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de l'«Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain».

**Le Président (M. Reid) :** 91.1, c'était dans l'article... dans la loi de l'article 3.

**M. Daoust :** C'était dans l'autre loi. Alors, par «Autorité régionale de transport métropolitain», l'article 92 du projet propose une modification de concordance avec l'article 158 de la loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et de l'abolition de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 92? L'article 92 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 93. M. le ministre.

**M. Daoust :** L'article 159 de cette loi est abrogé.

L'article 93 du projet de loi propose l'abrogation de l'article 159 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain et de l'obligation relative au plan stratégique organisationnel qui se retrouve désormais à l'article 130.1 de cette loi, tel que proposé à l'article 85 du projet de loi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 93? L'article 93 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 94.

**M. Daoust :** Les articles 161, 162, 168, 169, 171, 176 et 177 de cette loi sont modifiés par le remplacement de «Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 94 du projet de loi propose une modification de concordance aux articles 161, 162, 168, 169, 171, 176 et 177 de cette loi en raison de l'institution de l'Autorité régionale de transport métropolitain pour les fonctions conférées jusqu'alors à l'Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur 94? 94 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** 95. M. le ministre.

**M. Daoust :** L'article 178 de cette loi est abrogé.

L'article 95 du projet de loi propose d'abroger l'article 178 de cette loi par cohérence aux articles 85 et 93 du projet de loi.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 95? L'article 95 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** L'article 96. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui, la Loi concernant la taxe sur les carburants. L'article 1 de la Loi concernant la taxe sur les carburants (chapitre T-1) est modifié, dans le premier alinéa :

1° par le remplacement du paragraphe r.1 par le suivant :

«r.1) "territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain" : le territoire déterminé par l'article 3 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([on indique] l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain);»;

2° par le remplacement, dans le sous-paragraphe i du paragraphe r.3, de «Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 96 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 1 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et l'abolition de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 96? L'article 96 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre. L'article 97.

**M. Daoust :** L'article 2 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe a du troisième alinéa, de «Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 97 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 2 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et de l'abolition de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 97? L'article 97 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** 98. M. le ministre.

**M. Daoust :** L'article 10.1 de cette loi est modifié, dans le deuxième alinéa :

1° par la suppression de «un conseil intermunicipal de transport,»;

2° par le remplacement de «3 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1)» par «8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([on indiquera] l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain)».

L'article 98 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 10 de cette loi en raison de l'abrogation des conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et de l'institution de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 98? L'article 98 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. L'article 99.

**M. Daoust :** L'article 55.2 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «l'Agence métropolitaine de transport, instituée par la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02),» par «l'Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 99 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 55.2 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et de l'abolition de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 99? L'article 99 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. L'article 100.

**M. Daoust :** Oui, l'article 100, il y a un amendement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons passer à l'amendement.

**M. Daoust :** En fait, il y en a trois, amendements.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons avoir trois amendements qui consistent à remplacer l'article 100 et à introduire un article 101 et ensuite un article 102. Donc, nous allons prendre les amendements un par un.

**M. Daoust :** Est-ce qu'on va commencer par l'article lui-même?

**Le Président (M. Reid) :** L'article qui va remplacer l'article 100, puisque les autres vont venir après.

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Pardon? Oui. Alors, on commence par l'amendement.

**M. Daoust :** Premier amendement : Remplacer l'article 100 du projet de loi par le suivant :

L'article 48.18 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le règlement d'une municipalité locale de la couronne nord ou de la couronne sud au sens de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain ([on indiquera] l'année et le numéro de chapitre de [la] loi) doit être approuvé par l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? On vous donne quelques instants. Alors, il y a un lien entre les trois amendements, évidemment.

**Mme Ouellet :** Donc, cet article-là, on fait référence au réseau plutôt que... J'essaie de comprendre la modification, là. Ça veut dire que ça ne s'applique pas pour Montréal, ça ne s'applique pas pour Longueuil puis ça ne s'applique pas pour Laval.

• (17 h 50) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Présentement, des villes comme Sainte-Anne-de-Bellevue n'ont pas la possibilité d'organiser elles-mêmes des services, c'est organisé par la STM. Cependant, des villes comme Chambly peuvent organiser des services en vertu de 48.18. La réforme n'abolit pas ça mais l'assujettit à l'approbation de l'autorité. Si Chambly veut organiser un service, elle pourra adopter un règlement, et, si le service n'est pas concurrentiel aux autres services offerts par l'autorité et le réseau, il pourrait être approuvé par l'autorité, et Chambly pourra organiser son service. Et ici il était nécessaire de modifier l'article parce que, lorsqu'on réfère à un organisme public de transport, le réseau en est un, un organisme public de transport, donc il faut dire... il faut spécifier que ce sont les municipalités locales de la couronne nord et sud.

**Mme Ouellet :** Et donc ce que vous dites pour Montréal, que les municipalités sur l'île de Montréal, elles, ne peuvent pas se faire de règlement pour un service de transport. C'est la même chose, j'imagine, pour l'agglomération de Longueuil puis la même chose pour Laval?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Historiquement, les villes... À partir du moment où les sociétés ont été créées à Montréal, à Longueuil et à Laval, les municipalités ont perdu le pouvoir d'organiser elles-mêmes les services, c'est confié à la société de transport.

**Mme Ouellet :** O.K. Puis, dans ce cas-ci, on décide de les maintenir quand même mais de les assujettir à l'autorité.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Parce qu'historiquement les villes qui étaient desservies par les CIT conservaient aussi le pouvoir d'organiser des services en vertu de 48.18. Donc, ça, ce n'est pas enlevé.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 100? Est-ce que l'amendement à l'article 100 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Donc, l'article est introduit automatiquement.

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Non?

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Enfin, c'est un amendement à l'article... Bien, c'est parce que c'est marqué «remplacer l'article 100», c'est en remplacement, donc c'est automatique. Il faut l'adopter quand même. Alors, est-ce que l'article 100, tel qu'adopté... tel qu'amendé, pardon, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous avons un amendement qui consiste à introduire l'article 100.1. Est-ce que, M. le ministre, vous voulez présenter... En fait, je pense que c'est deux amendements qui sont...

**M. Daoust :** 100.1, 100.2.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, présentez-les tous les deux en même temps, puis on pourra faciliter la discussion.

**M. Daoust :** Alors, l'article : Insérer, après l'article 100 du projet de loi, le suivant :

100.1. L'article 48.27 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le pouvoir prévu au présent article ne s'applique pas à l'égard d'un règlement pris par une municipalité locale de la couronne nord ou de la couronne sud en vertu de l'article 48.18 ou 48.24».

Et l'autre amendement : Insérer, après l'article 100.1 du projet de loi, le suivant :

100.2 L'article 48.38 de cette loi est modifié par l'ajout, après «commun», de «, autre qu'une municipalité locale de la couronne nord ou de la couronne sud».

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous allons disposer d'abord de l'article... enfin, l'amendement qui introduit l'article 100.1. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Il est plus tard aujourd'hui, là. Parce que, là, encore là, on n'a pas pantoute les articles auxquels ça fait référence, là. Pouvez-vous juste nous expliquer en quoi ça consiste? Parce que, juste à la lecture de l'article, là, moi, je ne comprends pas.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, M. le Président. L'article 48.27 indique que les règlements qui sont adoptés par les municipalités dans l'ensemble du Québec doivent être transmis au ministre, et le ministre peut désavouer le règlement. Dans le cas des municipalités qui sont sur le territoire de l'autorité, on indique que le règlement, dans l'amendement qu'on a adopté précédemment, doit être approuvé par l'autorité. Si on maintient le pouvoir, l'obligation de l'envoyer au ministre et le pouvoir de désaveu, on peut se retrouver dans une situation incongrue où le règlement serait approuvé par l'autorité mais désavoué par le ministre. Donc, ici, c'est de la cohérence entre les dispositions des lois en fonction du territoire sur lequel est située la municipalité. Donc, c'est ce que fait 100.1.

Et 100.2, ça indique que... 48.38 indique que toute la section qui commence à 48.18 jusqu'à 48.37 ne s'applique pas sur le territoire d'un organisme public de transport. Donc, ici, encore une fois, il faut que les municipalités qui sont sur le territoire du réseau, donc en couronne nord et en couronne sud... puisque le réseau est un organisme public de transport, il faut ajouter «autre qu'une municipalité locale de la couronne nord ou couronne sud» pour que l'ensemble des dispositions de la section puissent permettre à Chambly, par exemple, d'organiser un service elle-même. Donc, c'est encore une fois de la concordance entre les lois.

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

**Mme Ouellet :** 48.18, on l'a ici, là, mais 48.24...

**M. Sauvé (Sylvain) :** 48.24, c'est la modification du règlement adopté en 48.18.

**Mme Ouellet :** Ah! O.K. O.K. Puis vous me dites qu'en 48.38...

**M. Sauvé (Sylvain) :** 48.38, ça termine la section et ce que ça dit, c'est que tout ce qui vient d'être écrit dans la Loi sur les transports ne s'applique pas sur le territoire d'un organisme public, donc d'une société de transport. Mais, puisqu'on a dit par ailleurs que le réseau est aussi considéré comme un organisme public, pour permettre que ça s'applique à Chambly, par exemple, il faut l'écrire de cette façon-là.

**Mme Ouellet :** En écrivant ça comme ça, on dit que ça s'applique au réseau comme ça s'applique aux sociétés. Même si le réseau n'a pas une... ne rentre pas dans la définition de société, c'est la façon de le mettre.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Bien, ça va permettre aux municipalités qui sont sur le territoire du réseau en couronne nord et en couronne sud de pouvoir organiser des services en vertu de 48.18, 48.24 et suivantes, là.

**Mme Ouellet :** O.K. Franchement, vous dire, là, sans la modification, je ne le comprends pas pantoute. Parce que c'est «autre qu'une municipalité locale de la couronne nord ou de la couronne sud», ça fait que c'est comme si c'étaient toutes les municipalités, sauf celles-là qui ne peuvent pas s'appliquer. Mais moi, je ne le vois pas, où est-ce que ça va changer, là. Je ne l'ai pas, le texte initial, là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je peux vous passer la Loi sur les transports. Là, on vient d'adopter l'article 100 pour prévoir que les municipalités de la couronne nord, couronne sud peuvent organiser un transport. Donc, on est cohérents, à la fin on vient faire la modification de concordance en disant «autre que» parce que la présente section doit pouvoir s'appliquer à cette municipalité locale là de la couronne nord puis de la couronne sud. Si on ne fait pas cette modification-là, ce qu'on a fait à 100 ne compte pas. Ça, c'est la Loi sur les transports.

**Le Président (M. Reid) :** Ça va? Est-ce que...

**Mme Ouellet :** ...comme celle-là, ça aiderait vraiment beaucoup.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 100.1... sur l'amendement qui introduit l'article 100.1? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement qui introduit l'article 100.2? L'amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Nous en sommes...

**Mme Ouellet :** ...M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**Mme Ouellet :** Toutes les améliorations à la loi sont bienvenues, là, mais on fonctionne à petite équipe puis on n'a pas la loi imprimée dans le cerveau. Donc, je suggérerais à la partie ministérielle, lorsqu'ils nous apportent des amendements qui ne viennent pas changer notre projet de loi où on a l'ensemble des articles, de nous fournir comme ce qu'on a dans le cahier des commentaires les prochaines fois, de nous fournir les articles qui sont visés. Ça nous permet de comprendre les amendements. Sinon, c'est extrêmement difficile de comprendre les amendements.

**M. Daoust :** Je prends bonne note des commentaires, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Nous en sommes à l'article 101. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. L'article... Attendez un peu. 101 : L'article 88.1 de cette loi est modifié par le remplacement de la définition «organismes publics de transport en commun» par la suivante :

«organismes publics de transport en commun" : l'Autorité régionale de transport métropolitain, la Société de transport de Québec, la Société de transport de l'Outaouais, la Société de transport de Lévis, la Société de transport de Trois-Rivières, la Société de transport du Saguenay et la Société de transport de Sherbrooke.»

L'article 101 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 88.1 de cette loi concernant la définition de l'expression «organismes publics de transport en commun» au sens de cette section de la loi qui concerne la contribution des automobilistes au transport en commun.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 101? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Le réseau ne s'y retrouve pas parce qu'il n'a pas de contribution, c'est-u ça?

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Effectivement. Les revenus du 30 \$ sont remis à l'autorité et non au réseau.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions? L'article 101 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. L'article 102. M. le ministre.

**M. Daoust :** Oui. La section IX.2 de cette loi est abrogée.

L'article 102 du projet de loi propose l'abrogation de la section IX.2 de cette loi par concordance aux fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi, notamment eu égard au cadre financier dans lequel évoluera cet organisme.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 102? L'article 102 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. L'article 103. M. le ministre.

**M. Daoust :** L'article 88.14 de cette loi est remplacé par le suivant :

«88.14. La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([bon, on indiquera] ici l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain), la Loi sur le Réseau de transport métropolitain ([on indiquera] l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain) et la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10.»

L'article 103 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 84.14 de cette loi en raison de l'institution de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du Réseau de transport métropolitain ainsi qu'en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal.

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

**Mme Ouellet :** Oui. De mémoire, le 88.10, c'est l'article sur la Caisse de dépôt et placement.

**M. Daoust :** C'est ça.

**Mme Ouellet :** Ça fait que ça vient confirmer que toutes ces lois-là ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif faite par la Caisse de dépôt et placement.

**M. Daoust :** C'est ça.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 103? Mme la députée de Vachon? Non? Oui?

• (18 heures) •

**Mme Ouellet :** Moi, je réitère mon malaise de voter ce genre d'article là quand on n'a aucune espèce d'idée comment va s'articuler la planification du côté de la caisse, parce qu'ils n'ont — clairement, avec ce qu'on a vu comme projet qui a été déposé — pas des simples projets de réalisation d'un SLR avec un mandat précis, mais ils sont allés bien au-delà avec de la planification. Et franchement, vous dire, j'ai vraiment un malaise de voir comment toutes les lois qu'on est en train de voter finalement se font complètement court-circuiter avec de la planif qui se fait directement par la caisse et, jusqu'à présent, en vase clos. Donc, j'essaie de comprendre l'intégration, là, des deux modes puis franchement, dire, je n'ai pas eu d'éclaircissement jusqu'à maintenant.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, je vais juste demander : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 103? L'article 103 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, étant donné l'heure, on va suspendre les travaux sine die. Les travaux de la commission sont suspendus sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 1)