



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 25 novembre 2015 — Vol. 44 N° 42

Consultations particulières sur le projet de loi n° 76 — Loi
modifiant l'organisation et la gouvernance du transport
collectif dans la région métropolitaine de Montréal (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 novembre 2015 — Vol. 44 N° 42

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
M. Sylvain Gaudreault	2
M. Claude Surprenant	3
Auditions	3
Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)	3
Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ)	13
Fédération des transporteurs par autobus	23
Transport 2000 Québec	33
Ville de Laval	43
Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec	53

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président
M. Pascal Bérubé, vice-président

Mme Rita Le de Santis
Mme Martine Ouellet
Mme Dominique Anglade
M. Jean Rousselle
M. Saul Polo

- * Mme Diane Lavoie, AQTIM
- * M. Normand Dyotte, idem
- * Mme Chantal Deschamps, idem
- * M. André Beaudry, UTACQ
- * M. Pierre Lamoureux, idem
- * Mme Hélène Desmarais, idem
- * M. Martin Paquette, Fédération des transporteurs par autobus
- * M. Martin Bureau, idem
- * M. François Pepin, Transport 2000 Québec
- * M. Pierre Cardinal, idem
- * M. Marc Demers, ville de Laval
- * M. Guy Picard, idem
- * M. Serge Lamontagne, idem
- * Mme Dominique Savoie, ministère des Transports
- * M. Étienne Grandmont, Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec
- * M. Philippe Cousineau Morin, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 25 novembre 2015 — Vol. 44 N° 42

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (1)**

(Onze heures trente-sept minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques, ce que je vais faire moi-même à l'instant.

La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Boulet (Laviolette) sera remplacée par M. Rousselle (Vimont); M. Bourgeois (Abitibi-Est), par Mme de Santis (Bourassa-Sauvé); M. H. Plante (Maskinongé), par M. Polo (Laval-des-Rapides); M. Simard (Dubuc), par Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne); et M. Traversy (Terrebonne), par M. Gaudreault (Jonquière).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour de ce matin. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal.

Remarques préliminaires

Alors, nous commençons par vous, M. le ministre. Vous avez six minutes pour faire vos remarques préliminaires.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. C'est avec grand plaisir que nous entreprenons aujourd'hui les consultations particulières concernant le projet de loi n° 76, intitulé Loi modifiant... — oh! je suis en écho, écho, écho — alors, intitulé Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, que j'ai soumis à l'Assemblée nationale le 12 novembre dernier.

Avant d'aller plus loin, vous me permettez de souhaiter la bienvenue à tous les participants. J'aimerais d'abord souligner la présence de mes collègues, la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, la députée de Bourassa-Sauvé, le député de Vimont, le député de Laval-des-Rapides, M. le Président, évidemment, et toute votre équipe, ainsi que mes collègues de l'opposition, donc le député de Jonquière, le député de Masson, également vos équipes.

Je prends quelques instants également pour vous présenter mon équipe, qui a travaillé très fort au cours de la dernière année sur ce projet de loi : la sous-ministre, Mme Savoie, le directeur des transports terrestres, M. Martin Breault, et tous les gens de son équipe, évidemment les gens de mon cabinet.

Et il ne faut pas oublier le député de Groulx. Quand même important, alors c'est attrapé à la dernière seconde.

• (11 h 40) •

Je remercie enfin chaleureusement les représentants des organismes qui ont bien voulu se déplacer pour nous faire part de leurs commentaires. Je devine aisément tout le travail que vous avez dû consentir afin de vous préparer à ces auditions. Je suis d'autant plus reconnaissant de vos efforts que vos organisations respectives disposaient d'un délai relativement court pour ce faire. Je tiens donc à vous assurer que nous écouterons vos propos avec beaucoup d'attention et d'intérêt. Je veux aussi vous indiquer que nous aborderons cet exercice avec ouverture. Les propositions qui pourraient éventuellement nous permettre de bonifier le projet de loi seront, évidemment, les bienvenues.

Lors de mon assermentation à titre de ministre des Transports et ministre de la région de Montréal, le premier ministre du Québec, M. Philippe Couillard, m'a notamment confié le mandat de revoir la gouvernance et le financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Cette réforme nous apparaît nécessaire parce que, de toute évidence, le modèle actuel, de même que le cadre financier qui y est associé, ne répond plus aux besoins des usagers et des partenaires impliqués. Voilà donc pourquoi ce projet de loi propose de modifier l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin de placer l'usager au coeur de toutes nos préoccupations. Les changements que propose le gouvernement s'inscrivent dans le cadre d'une véritable vision métropolitaine et de mobilité durable, mais il est illusoire de penser que le transport collectif pourra jouer pleinement son rôle s'il n'est pas, d'abord et avant tout, efficace et donc attrayant pour l'ensemble de la clientèle. Or, à l'heure actuelle, l'organisation du transport collectif métropolitain nous apparaît souffrir de plusieurs lacunes le rendant ainsi moins attrayant pour les usagers.

C'est pourquoi le projet de loi que nous avons soumis propose une nouvelle forme de gouvernance qui se fonde sur les meilleures pratiques observées au Canada comme ailleurs dans le monde. Les mesures prévues visent particulièrement à définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif; à assurer une planification

adéquate et optimale des services de transport collectif en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport; troisièmement, à favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire; enfin, à faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales.

Dans cette perspective, nous proposons donc un nouveau partage des compétences avec la prise en charge des responsabilités actuelles de l'AMT et des conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal, soit prise en charge par deux nouvelles entités, l'Autorité régionale de transport métropolitain pour le volet planification et le Réseau de transport métropolitain, le RTM, pour le volet exploitation des trains de banlieue et des services d'autobus sur le territoire des couronnes nord et sud, c'est-à-dire les services actuels des CIT. Nous croyons que ce nouveau modèle de gouvernance permettra d'offrir un meilleur service aux usagers du transport collectif avec des services fréquents, confortables, fiables, mais surtout efficaces, de disposer d'une planification métropolitaine cohérente en séparant les fonctions de planification et d'opération et de simplifier les structures en réduisant le nombre d'intervenants à cinq organisations de transport au lieu des 16 actuelles.

Les grandes orientations préliminaires desquelles découlent les propositions contenues dans ce projet de loi ont fait l'objet de discussions avec les principaux intervenants. Nous souhaitons que ces échanges se poursuivent dans le cadre de la présente commission. Je sais que le projet proposé est volumineux et suggère des changements majeurs à l'organisation des transports collectifs dans la grande région métropolitaine. Je suis toutefois convaincu que ces changements sont essentiels pour assurer une plus grande cohésion des services pour le bien, encore une fois, des usagers.

Nous sommes tous conscients des enjeux financiers en matière de transport collectif, et certains auraient souhaité voir un nouveau cadre financier. Je crois toutefois qu'il aurait été irresponsable pour le gouvernement de bonifier le financement sans avoir d'abord modernisé une gouvernance actuelle déficiente. C'est ce que nous faisons avec ce projet de loi, donner à la région métropolitaine des fondations solides.

Le Président (M. Reid) : En terminant, M. le ministre.

M. Poëti : En terminant, le projet de loi comporte néanmoins plusieurs dispositions permettant une plus grande souplesse dans le financement du transport collectif. Le modèle de gouvernance proposé est innovant. Nous avons trouvé, je crois, le meilleur équilibre possible entre la mise en place respective du secteur municipal et du gouvernement, entre la valorisation de l'expertise nécessaire, l'imputabilité des élus et, finalement, entre les rôles et responsabilités aux niveaux politique, stratégique et opérationnel. Cette nouvelle gouvernance permettra, pour la première fois, une véritable planification à l'échelle métropolitaine ainsi qu'une intégration, une optimisation des services, tout cela pour le bénéfice des usagers.

Je suis donc impatient de vous entendre. Je suis d'emblée convaincu que nos discussions seront constructives. Merci à tous. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant au député de Jonquière au nom de l'opposition officielle. Vous avez des remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

M. Sylvain Gaudreault

M. Gaudreault : Oui. Merci, M. le Président. Alors, effectivement, je suis ici en remplacement de ma collègue députée de Vachon, qui est retenue à l'extérieur pour quelques minutes, mais qui va prendre la relève rapidement.

Moi aussi, je veux saluer, évidemment, les collègues qui sont ici, éventuellement les groupes qui vont défiler devant cette commission. Je sais à quel point ce sont des groupes engagés, professionnels et rigoureux dans leur travail, et je pense que le ministre leur a demandé un effort surhumain dans le temps qui était imparti pour préparer leur mémoire.

Je veux, évidemment, saluer les gens du ministère des Transports, de la fonction publique, qu'il me fait toujours plaisir de retrouver et de reconnaître également leur grand professionnalisme, les collègues du gouvernement et les collègues également de la deuxième opposition.

Alors, M. le Président, quelques commentaires sur le projet de loi n° 76, et qui vont représenter les premières questions, je dirais, de l'opposition officielle à cet égard, et qui vont donner également la tendance des travaux qu'on entend mener dans cette commission parlementaire.

D'abord, évidemment, nous sommes d'accord avec le ministre que la réforme de la gouvernance en matière de transport collectif est nécessaire dans la grande région métropolitaine. D'ailleurs, nous-mêmes comme gouvernement, nous nous étions commis à cet égard en déposant la stratégie de mobilité durable, qui avait été extrêmement bien reçue dans le milieu des transports à Montréal, particulièrement dans le milieu des transports collectifs. Donc, dans cette stratégie, nous annonçons cette réforme de la gouvernance dans la grande région métropolitaine pour les transports collectifs.

Il suffit de se rappeler l'inefficacité d'avoir, dans cette grande région, autour de 600, 700 titres différents, et, juste avec cet élément, je pense que déjà on est convaincu de la nécessité de faire un ménage là-dedans. Cependant, de quel ménage on parle? De quelle manière on veut travailler? De quelle façon, on veut bonifier la gouvernance, et non pas empirer une situation qui est déjà complexe? Alors, évidemment, tout le débat est là. On peut être d'accord sur le principe de revoir la gouvernance, mais comment le gouvernement veut l'enligner?

Vous savez, les grandes tendances dans le monde à l'heure actuelle — je veux juste prendre l'exemple de Vancouver, Toronto — sont dans la diminution de l'influence politique dans la gestion des transports collectifs. Alors, on va avoir à se questionner là-dessus, est-ce que, par la création de deux nouvelles structures, le ministre est en train d'augmenter cette influence politique au lieu de la diminuer?

Qu'est-ce qui va arriver également des municipalités, M. le Président, qui sont actuellement desservies par des CIT, mais qui sont ignorées par l'actuelle réforme présentée par le ministre comme Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Valleyfield? Ce n'est pas des petites municipalités dont je vous parle, là, mais qui sont dans la grande région ou dans la grande zone d'influence de la communauté métropolitaine.

Un peu comme je vous le disais sur l'influence politique, quel sera le rôle précis de la Communauté métropolitaine de Montréal? Quel type de gouvernance on doit y donner et y accorder? Évidemment, toute la question du financement parce que le gouvernement, en même temps, s'est lancé quand même de façon importante dans un rôle plus actif de la Caisse de dépôt et placement dans le financement du transport collectif. Alors, comment il entrevoit l'arrimage? Et comment les gens qui vont venir témoigner en commission, les groupes intéressés, vont pouvoir nous éclairer là-dessus aussi? Parce qu'il va y avoir nécessairement des liens entre la Caisse de dépôt et placement, qui est maintenant un nouveau bras financier pour le transport collectif dans la grande région métropolitaine, et la question de la gouvernance.

Je termine — parce que je pense que c'est les signaux que vous me faites — simplement, est-ce qu'on s'en va réellement vers une plus grande simplification et une plus grande efficacité ou, au contraire, vers une plus grande bureaucratisation? Merci.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Jonquière. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition et à son porte-parole pour des remarques préliminaires pour une durée de 2 min 30 s. M. le député de Groulx.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, j'aimerais d'abord saluer le ministre et son équipe, ses collègues, donc, de la partie gouvernementale, ainsi que le député de Jonquière et mon collègue le député de Masson... d'assister à la présente commission.

Je tiens également à saluer et à remercier nos invités pour leur apport à nos travaux et nos réflexions, qui n'ont eu que très peu de temps, je dois le dire, pour analyser le projet de loi et préparer leurs interventions, M. le Président. Alors, je crois sincèrement que leur participation permettra d'accroître l'efficacité de cette importante réforme, et ce, au bénéfice des usagers des transports collectifs de la région métropolitaine.

Comme la majorité des acteurs concernés, nous reconnaissons que la gouvernance actuelle est composée d'un nombre élevé d'intervenants, ce qui crée des problèmes de planification, d'intégration des services et de fonctionnement. Alors, nous prenons cependant acte des préoccupations soulevées par plusieurs depuis l'annonce initiale du ministre en avril dernier, et à plus forte raison depuis la présentation de son projet de loi. Alors, certains craignent, par exemple, que cette réforme réduise la desserte et l'accessibilité des services aux citoyens, notamment à Sorel-Tracy et à Saint-Hyacinthe qui sont actuellement desservies par la CIT, mais semblent ne pas être desservies par le RTM dans le présent projet de loi.

Une autre préoccupation majeure est la garantie d'une représentation équilibrée des couronnes sud et nord au sein du conseil d'administration du RTM, qui s'occupe des opérations, ainsi que dans la planification stratégique, dont s'occupera l'ART.

Alors, les consultations que nous tenons aujourd'hui et demain nous permettront de cerner les craintes de tous et chacun et de recueillir les commentaires et les idées qui pourront nous servir pour améliorer ce présent projet de loi. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le député de Groulx. Alors, nous allons passer aux auditions. Je souhaite bienvenue à nos invités. Vous connaissez le fonctionnement, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous demanderais de commencer par présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Alors, à vous la parole.

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

Mme Lavoie (Diane) : Alors, je me présente, Diane Lavoie, mairesse de Beloeil et présidente de l'AQTIM. Je suis accompagnée de M. Normand Dyotte, vice-président de l'AQTIM et aussi représentant au comité exécutif de la CMM pour la couronne sud, Mme Chantal Deschamps, représentante de la couronne nord à la CMM, à la Communauté métropolitaine de Montréal, ainsi que notre directeur général de l'AQTIM, M. Pierre Bélanger.

Alors, d'entrée de jeu, nous allons tout de suite démarrer. Alors, nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement pour l'invitation qui nous a été adressée à soumettre un mémoire.

Depuis le dépôt du projet de loi n° 76, le 12 novembre 2015, les instances municipales perçoivent le p.l. n° 76 comme une atteinte à leur légitimité, à leur compétence, à l'imputabilité des élus ainsi qu'à l'égard des citoyens du Grand Montréal et voient ce projet de loi comme un recul majeur des responsabilités du monde municipal métropolitain par rapport aux engagements pris par le gouvernement du Québec lors de la signature du pacte fiscal en septembre dernier. Vous savez comme nous que le principe de gouvernement de proximité est la pierre angulaire qui nous permet de se raccrocher à l'élément le plus positif lors de cette signature.

Nous constatons que le p.l. n° 76 retire aux couronnes sud et nord l'opération de leur propre transport collectif en le remettant entre les mains d'administrateurs indépendants alors que nous gérons très bien le transport collectif dans

nos secteurs. Le p.l. n° 76 retire des éléments fondamentaux de gestion et de supervision d'un organisme tel que l'Autorité régionale de transport métropolitain en nous soutirant la responsabilité d'approuver les budgets et la grille tarifaire du nouvel organisme alors que nous sommes appelés à le faire pour l'ARTM. Le projet de loi n° 76 retire la responsabilité de faire le réseau artériel métropolitain et le remet entre les mains des non-élus alors qu'il s'agit d'une intrusion directe dans les compétences d'urbanisme liées au PMAD, au schéma d'aménagement et à la gestion de l'urbanisme local. Le p.l. n° 76 ne nous laisse qu'un seul poste au comité de transition, et l'ensemble des décisions doivent être approuvées par votre ministère. Vous comprendrez que nous ne voyons pas dans ce projet de loi une organisation véritablement municipale. Dans ce projet de loi, on semble s'intéresser seulement à notre responsabilité fiscale, et plutôt qu'à notre expertise opérationnelle.

Voici donc les éléments du contenu qui doivent être mis en place pour que nous sentions vraiment que votre ministère puisse considérer les municipalités comme de véritables gouvernements de proximité à l'instar du pacte fiscal, faisant en sorte que ce terme «gouvernement de proximité» prenne tout son sens à la fois pour les élus, gestionnaires, planificateurs, opérateurs que sont les membres de l'AQTIM ainsi que tous les membres du gouvernement.

Notre présentation est en trois volets. D'abord, les instances et la représentativité, que je présenterai. Ensuite, le financement, où je laisserai la parole à M. Normand Dyotte. Finalement, l'ensemble des mesures liées à la transition, qui seront présentées par Mme Chantal Deschamps.

Je vais traiter d'abord du Réseau de transport métropolitain, RTM, où les couronnes sont particulièrement concernées. Le projet de loi prévoit que cette instance sera composée de 15 membres, soit 10 administrateurs indépendants, dont six des couronnes et cinq élus, dont deux des couronnes ainsi que les élus comptent pour le tiers des membres. Compte tenu que le RTM joue, à toutes fins pratiques, le même rôle d'opérateur que celui des trois sociétés de transport, laissez-moi vous dresser un parallèle. Leur conseil demeure inchangé, soit des élus qui comptent pour au moins 70 % des membres et des usagers. Rien ne justifie donc la présence d'administrateurs indépendants au sein du RTM. C'est pourquoi nous recommandons que le conseil du RTM soit aussi composé d'élus avec deux représentants des usagers.

Pour ce qui est des décisions, encore une fois nous dresserons un parallèle avec les sociétés de transport. Pour cette dernière, le conseil prend toutes les décisions en matière d'opération du service d'autobus. Nous sommes d'avis qu'il devrait en être de même pour les couronnes au sein du RTM. Ainsi, seuls les élus des couronnes seraient appelés à se prononcer en regard du service par autobus dans le territoire des couronnes. Rappelons que les contributions municipales pour ce service ne seront assumées que par les couronnes.

Du côté de l'Autorité régionale de transport métropolitain, nous recommandons que la CMM ait l'obligation de nommer cinq élus, soit pour chacun des secteurs géographiques du territoire de la CMM. En ce qui concerne la CMM, nous sommes d'avis que les responsabilités en regard de l'ARTM devraient aussi comporter celle d'approuver son budget et sa grille tarifaire. La responsabilité du réseau artériel métropolitain devrait être maintenue au sein de la CMM, une instance où siègent des élus municipaux, et non pas à être dévolue par l'ARTM. Les artères désignées pour faire partie du réseau artériel métropolitain sont des artères municipales.

Alors, en résumé, les recommandations, nous avons :

Que la CMM approuve le cadre tarifaire du transport collectif établi par l'ARTM;

Que la CMM approuve le budget annuel établi par l'ARTM;

Que l'exploitation d'équipements et d'infrastructures métropolitains tels que les voies réservées, les terminus, les stationnements d'incitation, etc., soit confiée au RTM;

Que la CMM demeure responsable de désigner un réseau artériel métropolitain et d'établir les normes de gestion;

Que le pouvoir de déterminer les usages compatibles aux abords du réseau routier soit retiré;

Que la CMM désigne au sein du conseil d'administration de l'ARTM cinq membres élus et trois administrateurs indépendants;

Que les membres élus nommés par la CMM soient issus de chacun des cinq secteurs géographiques de la CMM, à savoir l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, la ville de Laval, la couronne nord et la couronne sud.

Que le conseil du RTM soit composé uniquement d'élus, auxquels s'ajoutent deux représentants des usagers, se déclinant comme suit : quatre élus de la couronne nord, quatre élus de la couronne sud, trois élus de la ville de Montréal, un élu de la ville de Laval, un élu de la ville de Longueuil, deux représentants des usagers du transport collectif nommés par la CMM;

Que toutes les décisions relatives au service par autobus soient prises uniquement par les huit élus de couronnes à la majorité simple;

Que toutes les séances du conseil soient publiques;

Qu'un mécanisme permanent d'information-consultation prenant la forme de directions territoriales soit établi entre le RTM et les municipalités; et

Que la loi accorde à la CMM le pouvoir de nommer deux membres du comité de transition.

M. Dyotte.

Le Président (M. Reid) : ...

M. Dyotte (Normand) : M. le Président, membres de la commission, mesdames et messieurs. Au niveau du volet financement, pour ce qui est du financement, un irritant majeur se situe au niveau de la garantie de remboursement des emprunts. En effet, le projet de loi rend les municipalités faisant partie du territoire de l'ARTM garantes du remboursement des emprunts effectués par celle-ci. La même obligation s'applique aux emprunts contractés par le RTM. Le projet de loi... ainsi que les municipalités garantes du remboursement d'emprunts sur lesquels les élus municipaux n'exerceront

aucun contrôle alors que cette obligation pourrait avoir pour effet de limiter la capacité d'emprunt des municipalités. Une telle garantie vient impacter le service de dette des municipalités. Les municipalités pourraient même se retrouver garantes du remboursement d'emprunts contractés par l'Agence métropolitaine de transport qui seront transférés à l'ARTM, puisque l'AMT sera abolie. C'est pourtant le gouvernement qui a autorisé ces emprunts réalisés par l'agence et qui est aujourd'hui garant de leur remboursement. Un tel transfert sur le dos des municipalités est même inacceptable. Le gouvernement devrait demeurer garant du remboursement des emprunts contractés par l'AMT.

• (12 heures) •

Un autre irritant majeur découle des contributions de l'ARTM, éventuellement le RTM... pourra exiger des municipalités sans que son budget ni ses emprunts ne soient approuvés par la CMM. Ainsi, les élus municipaux supporteraient l'odieux de taxer leurs citoyens pour verser des contributions pour des services sur lesquels ils ne pourraient exercer aucun contrôle.

Bien que le gouvernement ait laissé entendre que de nouvelles sources de financement puissent éventuellement être disponibles, le projet de loi n'apporte à peu près rien pour bonifier le financement du transport collectif. Il se limite, en effet, à habilitier la Communauté métropolitaine de Montréal à percevoir une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade. Cette ouverture modeste pour appuyer le financement du transport collectif repose sur la possession d'un véhicule et n'a qu'un lien ténu avec l'utilisation des réseaux de transport. L'AQTIM demande que le gouvernement accorde un financement stable et récurrent au transport en commun pour qu'il se développe davantage dans une perspective de développement durable.

Et les recommandations, c'est :

Que le gouvernement du Québec accorde au transport collectif, effectivement, une aide financière stable et suffisante;

Que le gouvernement demeure garant du remboursement des emprunts contractés par l'AMT qui seront transférés à l'ARTM ou au RTM.

Mme Deschamps (Chantal) : Mesures de transition. Le comité de transition prendra des décisions déterminantes pour l'organisation et le financement du transport collectif dans la région métropolitaine, d'abord par l'élaboration de la première politique de financement et l'élaboration des premiers budgets de l'ARTM et du RTM. Ces décisions auront un impact important pour les contributions futures des municipalités au transport collectif. Pourtant, la seule obligation faite au comité de transition est d'informer les autorités organisatrices de transport collectif. Les élus municipaux, eux, auront, par conséquent, un droit de regard limité sur ces décisions.

C'est pourquoi l'AQTIM formule trois propositions en matière de mesures de transition pour le comité de transition :

Que la CMM désigne deux membres du comité de transition plutôt qu'un seul;

Que le comité de transition puisse consulter la CMM; et

Que la première politique de financement élaborée par le comité de transition puisse être approuvée par la CMM sans l'intervention du ministre des Transports, comme le prévoit le projet de loi.

Nous comprenons que l'ARTM sera responsable de l'organisation des services de transport collectif réguliers et adaptés. Dans les couronnes, l'organisation du transport adapté relève d'organismes autres que les CIT et les MRC dans la plupart des cas. Les clientèles des services de transport adapté sont inquiètes des changements à venir, d'autant plus que le projet de loi contient bien peu d'information à ce sujet.

Le Président (M. Reid) : ...

Mme Deschamps (Chantal) : Il me reste une minute?

Le Président (M. Reid) : Même pas, mais allez-y, en tout cas.

Mme Deschamps (Chantal) : Alors donc, en fait, moi, j'invite les membres de la commission d'aller consulter le mémoire de l'AQTIM au niveau des recommandations. Et bien sûr que je remercie, bien sûr, vous, M. le Président, et tous les membres de cette commission, et, bien sûr, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : Alors, bien sûr, nous allons commencer une période d'échange qui nous permettra également d'élaborer sur certains aspects pour lesquels, peut-être, le temps aurait manqué. Nous allons commencer la période d'échange avec M. le ministre. Vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, merci à vous tous, ce matin, d'être ici et de nous présenter votre mémoire, que nous avons... auquel nous avons pris connaissance. D'ailleurs, je dois souligner ici pour l'ensemble des gens que nous avons des rencontres régulières et que je suis toujours ouvert aux propositions des élus et, évidemment, de l'AQTIM dans ce dossier-là.

D'emblée, vous me voyez un peu surpris, cependant, sur le ton des propos à l'effet que... En fait, si je le disais simplement, tout va bien et que 83 municipalités s'entendent vraiment très bien et pourquoi changer quelque chose qui va bien... Je dois vous rappeler qu'il y a plus de 500 à 700 titres de transport différents et que la qualité que je reconnais aux élus, c'est que chacun, pour leur municipalité, vous faites un excellent travail. Vous faites un excellent travail pour vos citoyens, pour les gens que vous représentez. Maintenant, si on veut avoir une vision globale du transport collectif dans la grande région métropolitaine, on doit tous travailler ensemble.

L'autre point qui est important, à mon avis, je pense qu'on a passé rapidement sur les sources de financement, et vous avez émis une préoccupation sur la dette de l'AMT. Nous allons, pour balancer les budgets de l'AMT cette année, déposer dans leur compte 68 millions de dollars. Ce n'est pas parce que tout allait bien. C'est un déficit majeur que vous n'allez pas supporter, que le gouvernement va supporter, mais pas à l'infini. Ce projet de loi là va replacer les modes de financement, soyez assurés de ça.

D'un autre côté, lorsqu'on parle des meilleures pratiques à travers le monde, vous n'avez sûrement pas dû regarder Toronto. Pourtant, c'est une des meilleures pratiques à travers le monde où on nomme 15 membres indépendants, nommés par le gouvernement. Nous ne sommes pas là. Vancouver, encore un modèle à travers le Canada, 11 membres, dont neuf indépendants et deux élus nommés par le conseil des maires. Nous ne sommes pas là.

Alors, ce que je vous dis, c'est que je peux sentir de l'inquiétude, mais l'objectif ici, c'est de moderniser, de faciliter et que le seul gagnant, celui qui gagnera le plus à ce nouveau projet de loi là, soit l'usager. Et c'est notre intention de le faire, et, en collaboration avec l'ensemble des élus, on va aller de l'avant avec notre projet de loi. Cependant, à la lumière de vos inquiétudes, à la lumière de vos propositions, on les regarde, il est toujours temps, avant d'arriver à l'article par article, pour tenter de bonifier.

Je sens votre inquiétude sur la participation des élus. Ça m'étonne un peu, dans le sens où je pense que le fonctionnement de vos CIT ne sera pas ébranlé, dérangé, vos bonnes pratiques peuvent continuer de le faire. Maintenant, si on veut travailler tous ensemble, bien, il faut qu'il y ait une planification de faite, centrale, et, à partir de là, je pense qu'on a intérêt à avoir cette ouverture-là davantage. Et, si le modèle était à ce point efficace, si ce modèle était à ce point efficace, bien, on ne serait pas assis ici aujourd'hui. Fort de le constater, là, vous le savez.

Maintenant, j'entends ce que vous dites. Je vais en tenir compte, on va le regarder. Et, comme j'ai toujours fait depuis le début dans tous les projets de loi, toute suggestion positive, constructive d'amélioration pour l'usager va être prise en compte.

Le Président (M. Reid) : Mme la présidente, voulez-vous intervenir?

Mme Lavoie (Diane) : Certainement. Alors, M. le Président, en fait, l'AQTIM, on vous l'a bien dit puis clairement identifié qu'au niveau de la RTM, où c'est de la planification, on est tout à fait en accord d'avoir des administrateurs indépendants parce qu'on parle de planification. Mais, lorsqu'on parle d'opérations, c'est là où on est tous inquiets. Vous l'avez dit que tous nos CIT, on travaille très bien au niveau de notre transport local. Alors, dans le projet de loi, rien ne nous indique que nous allons conserver cette autonomie pour conserver notre transport local. Alors, dans ce contexte-là, c'est surtout l'inquiétude au niveau de la boîte RTM. Donc, on peut comprendre qu'au niveau de la planification on ait des experts, des administrateurs indépendants, mais, au niveau de l'opération, c'est discutable. Alors, c'est à ce niveau-là qu'il y a des choses à améliorer de façon importante. On parle aussi d'avoir des paliers de... justement, lors du comité de transition, qu'il puisse y avoir des places où les élus pourront se retrouver pour parler, justement, de transport local où c'est nécessaire. Alors, dans ce contexte-là, c'est vraiment les inquiétudes de l'association québécoise des transporteurs que je représente et les 61 municipalités que je représente. Est-ce qu'il y aurait... M. Dyotte qui voudrait peut-être ajouter.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Dyotte (Normand) : Oui. Donc, le fonctionnement, aujourd'hui, des CIT, sur le conseil d'administration, ce sont majoritairement des maires ou, sinon, des conseillers municipaux. Donc, ils suivent de très près la qualité de service qui est offerte à nos citoyens et nos citoyennes. Alors, évidemment, la réforme qui est proposée ici, oui, elle est nécessaire. Effectivement, beaucoup d'organismes de transport, oui, il faut revoir, évidemment, le nombre de tarifs. On est d'accord avec ça. Comme le disait la présidente, aussi au niveau de la planification globale métropolitaine, ça en prend, effectivement. Par contre, on ne veut pas, nous, être à l'écart, les élus, de notre population. Actuellement, nous rendons un service de qualité à notre population, à nos usagers, et le fait que le RTM n'aura pas d'élus, donc, demain matin, nous ne sommes plus dans un conseil d'administration de CIT, nous ne sommes plus non plus sur un conseil d'administration du RTM. Alors, le citoyen, il est loin vraiment de ses élus pour pouvoir, effectivement, énoncer ses besoins en termes de transport, du moins local. Parce qu'on comprend qu'au niveau régional et métropolitain, il va y avoir, effectivement, une entité qui va, effectivement, revoir ce réseau-là. Donc, au niveau local, il faut garder le lien, effectivement, avec nos citoyens.

Mme Lavoie (Diane) : Mme Deschamps?

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

Mme Deschamps (Chantal) : Si c'est possible, M. le Président...

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

• (12 h 10) •

Mme Deschamps (Chantal) : ...en fait, à la question pourquoi faire que les élus tiennent à ce point-là à être sur un organisme où est-ce qu'on va gérer des opérations, bien, je vous dirais que, depuis que le transport collectif existe, autant dans les couronnes, donc dans les CIT, que dans les sociétés de transport... Il y en a trois à Montréal. Alors, tout le monde, on gère le transport collectif à partir de conseils constitués d'élus, que ça soit des maires ou des conseillers ou conseillères municipales.

Et moi, je vous dirais, bien, un organisme de transport, c'est un organisme vivant. Puis pourquoi? Parce qu'on ne transporte pas des marchandises, on transporte des personnes. Et c'est là où est-ce qu'on est au coeur de la sensibilité citoyenne, et c'est ça qui préoccupe les élus municipaux parce qu'au même titre que les sociétés de transport nous sommes le lien vivant entre les préoccupations de nos usagers que sont nos citoyens sur nos territoires. Et c'est ça qu'on veut préserver dans la nouvelle structure, s'assurer qu'on soit majoritairement composés d'élus pour être ce lien tangible et vivant avec nos usagers que sont nos citoyens, et c'est exactement la même chose actuellement du côté des sociétés de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, voulez-vous reprendre la parole?

M. Poëti : Oui. En fait — M. le Président, merci — sur le RTM, la nouvelle proposition, ça fait un an qu'on en parle, mais c'est vrai que le projet de loi, il est récent, là. Je comprends ça, puis on va prendre le temps de le regarder ensemble, mais il y a 15 membres de nommés sur le RTM, dont huit seront pour les couronne nord, couronne sud. On vous a dit qu'on était pour travailler pour faire une entité couronne sud, couronne nord suite aux discussions qu'on a déjà eues avant le projet de loi. J'ai entendu ce que vous avez dit, j'ai cette ouverture-là, je comprends vos spécificités. Huit des 15 sont nommés par les élus. En fait, il va y avoir deux élus. En quoi la présence d'un maire est plus efficiente sur le conseil d'administration du RTM qu'un indépendant qui a été nommé par un élu?

J'étais surpris d'entendre, lors d'une discussion, que... Vous savez, lorsque les citoyens nous disent qu'il y a un arrêt d'autobus ou il y a une nouvelle ligne qu'on veut tourner à gauche ou à droite, là, c'est à nous autres qu'ils parlent, là. Que ça soit le maire de la municipalité qui décide de tasser un arrêt d'autobus ou de déplacer, je suis étonné. Maintenant, ça se peut, mais est-ce qu'une personne indépendante nommée par les élus ne peut pas faire ce travail-là à la hauteur de vos attentes? Est-ce que vous avez cette crainte-là que de ne pas être représentés par des gens que vous allez identifier, dont huit sur 15?

Le Président (M. Reid) : Mme la présidente.

Mme Lavoie (Diane) : Bien, en fait, si on fait un comparable aux sociétés de transport, où la majorité du conseil d'administration, ce sont des élus, c'est là où, au niveau des... Je vous dirais, là, tout vient dans l'esprit de l'imputabilité et de l'autonomie municipale. Et je vous dirais que, dans l'opération, on est près de nos citoyens. Quand on a des critiques ou des plaintes, ça ne va pas être l'administrateur indépendant qui va recevoir la plainte, ça va être l'élu, ça va être l'hôtel de ville de chacune de nos municipalités qui va recevoir la plainte, qui va avoir à gérer le tollé. Alors, c'est là où nous, on a l'imputabilité, on a été élus parmi nos citoyens, et c'est là où, pour nous, le bât blesse.

En fait, on se compare, en fait, aux sociétés de transport, et le RTM va s'occuper du transport d'autobus. Alors, pourquoi nous, on devrait avoir plus d'indépendants que d'élus? C'est là où, pour nous, c'est inquiétant. Puis, on l'a dit, on est prêts à avoir des représentants des usagers pour vraiment... au niveau de l'opération. Parce qu'on parle d'opération. On ne parle pas de planification, ni de tarification, ni de budget, on parle d'opération de transport.

M. Poëti : On regarde actuellement sur le volet d'une voix des usagers, là, ou de permettre d'entendre les usagers. Ça, c'est au coeur de ma préoccupation. Mais vous savez qu'actuellement vous avez un représentant sur le conseil d'administration de l'AMT, un, un seul. Non, mais ce n'est pas rien, là. La vérité, c'est qu'aujourd'hui, là, sur le conseil d'administration, pour représenter tous les gens que vous êtes, il y a une personne.

Là, moi, c'est sûr que je ne peux pas penser que ça marche comme ça, là. Je pense que, si on veut bonifier la chose, il faut faire quelque chose. Alors, on passe de un à huit. À mon avis, sur 15 membres, il me semble qu'il y a, de notre part, une volonté de vous donner de la place et que vous ayez ce pouvoir-là aussi d'influence dans un conseil d'administration. Puis il me semble bien que les gens que vous allez nommer vont représenter, évidemment, vos intérêts. On veut ça, mais on part d'un représentant pour l'ensemble des couronnes pour vous en donner huit. C'est ce que je me disais qu'il y avait minimalement, pour moi. Mais la voix aussi des citoyens, il y a aussi des processus possibles qu'on est après arrimer avec le ministère pour vous proposer la voix des citoyens. Merci, M. le Président.

Mme Lavoie (Diane) : Bien, en fait, nous, là, c'est toujours dans l'esprit où on parle de transport local couronne nord, couronne sud, l'opération du transport local, parce que les sociétés de transport ne seront pas impactées pour le transport local. Alors, on veut s'assurer que les couronnes nord et couronnes sud, on ait le droit de parole, qu'on ait la majorité pour prendre les décisions au niveau du transport local d'autobus. Le RTM va représenter le transport local. C'est là où, pour nous, c'est important. Mme Deschamps, vous vouliez ajouter aussi quelque chose?

Mme Deschamps (Chantal) : Oui. Bien, en fait, juste porter à l'attention de tout le monde ici qu'on ne veut pas... En fait, on le souhaite que ça ne soit pas, cette nouvelle structure, une AMTisation, là. Alors, c'est un jeu de mots. Et c'est justement, je pense que la réflexion qui a été faite à travers les années, alors ça a été de trouver des nouvelles façons de faire et de s'inspirer des meilleurs modèles. Mais l'AMT, c'est une société d'État, alors que l'ARTM, ça va être un organisme supramunicipal. Alors, il faut faire la différence entre les deux. Et, quand on pose la question ou on met en parallèle ce que deviendra — du moins, ce qu'on en comprend dans le projet de loi n° 76 — le RTM par rapport aux sociétés de transport, qui, elles ne se voient pas l'obligation d'avoir des indépendants ou des experts dans leurs rangs, alors c'est là où vous comprendrez qu'on ne comprend plus cette logique-là parce que, de tous les temps... Chez nous, à Repentigny, ça fait 30 ans qu'on donne du service, ça fait 30 ans qu'on n'arrête pas de bonifier nos lignes. J'imagine qu'on a bien travaillé parce qu'on a reçu aussi dans ce grand ensemble métropolitain là... on a inauguré, justement, avec M. le ministre, il y a à peu près un an, un projet extraordinaire qui est le Train de l'Est.

Alors, on questionne la pertinence de se retrouver avec des indépendants qui ne sont pas imputables. Les élus sont imputables, c'est eux qui vont taxer. Alors là, c'est comme si on va se retrouver avec des gens, quand même qu'on les aurait choisis, qui vont décider de la qualité et des niveaux de service pour du transport local qu'on connaît. Et je vous dirais qu'on fait le boulot exactement comme les élus des sociétés de transport. Alors, on a un point d'interrogation là, puis on soumet ça, bien sûr, aux membres de la commission.

M. Poëti : Écoutez, je vous entends bien, je vous entends très bien. C'est sûr que j'ai des petits frissons quand on donne en exemple le projet extraordinaire du Train de l'Est, là, mais je vais laisser passer l'émotion. Mais ce que je veux vous dire, c'est que, si on veut s'inspirer des meilleures pratiques, les meilleures pratiques au monde, Toronto, Vancouver — parce qu'on veut regarder chez nous — sont des modèles et dont certains ont connu au début des difficultés, ils ont dû se réajuster.

Vous comprenez bien qu'on va s'inspirer de la finalité de leurs meilleures pratiques : 15 membres indépendants nommés par le gouvernement à Toronto, 11 membres, dont neuf indépendants, deux élus à Vancouver. C'est à côté de chez nous, là, ça marche, là, et il faut se questionner là-dessus. Et je sais que — et je vous retourne, madame, le compliment — certaines municipalités le font très bien, ce n'est pas le cas de l'ensemble. On ne veut pas faire un projet de loi pour décider pour une municipalité, pas pour l'autre, pour un, pour l'autre. Quand moi, ça fait un an que je parle de vouloir améliorer le système puis qu'un élu veut renouveler de gré à gré un contrat pour des autobus pour 10 ans, j'ai un deuxième frisson, madame, et c'est là que, pour moi, ce n'est pas acceptable, et c'est là que je dis : Non, non, un instant, là.

Là, il faut travailler pour l'ensemble des gens. Il peut être plus facile parfois, un contrat de gré à gré, et il y a des fois que ça le nécessite. Mais, au moment où on a levé le drapeau puis on vous a tous dit : On veut travailler ensemble pour améliorer le service, il y a des pratiques qui ne sont pas acceptables. Je ne vais pas niveler par le bas, je vais prendre les meilleures pratiques. Et, si votre ville est un modèle, bien, les villes devraient s'inspirer de ce que vous faites, madame, chez vous. Et c'est comme ça qu'ensemble on va être meilleurs pour le citoyen, et c'est pour ça qu'il me semblait et il me semble que la présence de huit personnes au lieu d'une seule sur un conseil d'administration pour vous représenter m'apparaissait un avantage.

• (12 h 20) •

Maintenant, je réitère encore une fois que d'avoir un canal de communication des usagers m'apparaît vraiment important, et on va y travailler puis être capables de vous présenter quelque chose à ce niveau-là. Et évidemment, dans notre position, un peu ce que j'ai bonifié, les mécanismes permettant de tenir compte des besoins de la population, d'impliquer les élus dans la planification, et la desserte locale, et la qualité des services aux usagers, il me semble vous retrouver comme élus. Ce que je comprends, c'est qu'il n'y a pas le nombre que vous souhaiteriez, mais que votre présence soit là. Alors, je l'entends bien, et on va regarder ça. Mais je vous réitère aussi ce qui me guide énormément. Évidemment, vous avez dit : Ce n'est pas une société d'État, mais la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, à la section I, chapitre II, Conseil d'administration : «Au moins les deux tiers des membres du conseil d'administration, dont le président, doivent, de l'avis du gouvernement, se qualifier comme administrateurs indépendants.»

Ce n'est pas juste une idée que j'ai eue sur le coin puis, tiens, allons-y avec les indépendants, là, je me base sur des normes. Est-ce qu'on peut bonifier peut-être davantage le nombre de représentations d'élus municipaux? Je ne ferme pas la porte à ceci, mais je vous dis d'emblée, cependant, qu'il serait très difficile que vous soyez en majorité.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai une intervention? Oui, de votre part.

M. Dyotte (Normand) : Une des principales préoccupations que nous avons, c'est qu'effectivement qu'il y ait une partie des personnes indépendantes qui fassent partie des conseils d'administration et qui prennent des décisions importantes. Parce qu'on sait fort bien que le transport collectif, pour une municipalité, c'est un poste budgétaire important, d'une part, mais c'est aussi un service important en termes de qualité pour nos citoyens.

Donc, de voir que des investissements de plusieurs dizaines, sinon de centaines de millions vont être effectués dans le transport collectif, et que ce ne sont pas majoritairement des élus qui vont être à la table pour prendre ces décisions-là, et que, par la suite, nous allons, nous, dans les municipalités, être dans l'obligation sûrement de taxer nos citoyens et nos citoyennes, c'est là qu'on a une certaine difficulté. Alors, il y a comme un arrimage qui devrait se faire entre ceux qui investissent et ceux qui taxent.

Le Président (M. Reid) : Mme la présidente.

Mme Lavoie (Diane) : Alors, juste aussi ajouter, au niveau de la boîte RTM, M. le Président, il y a aussi... En fait, ce qu'on souhaite, c'est que tout ce qui est décision au niveau du transport d'autobus, que ça soit les couronnes nord et les couronnes sud qui puissent prendre des décisions, qu'il y ait... Je ne sais pas de quelle façon vous pourriez l'ajouter dans le projet de loi, mais, au niveau du transport d'autobus, c'est le RTM, puis c'est la couronne nord, couronne sud. Alors, pourquoi que les sociétés de transport, Montréal, Laval, Longueuil, auraient le droit de décision sur le transport local des deux couronnes? On comprend bien qu'à la RTM on a le train de banlieue qui est ajouté. C'est pour ça que, pour nous, avoir des élus des autres municipalités, c'est important. Mais, au niveau du transport d'autobus, pour nous, c'est prioritaire d'avoir au moins une certaine autonomie pour prendre des décisions au niveau des couronnes.

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

M. Poëti : J'entends bien ce que vous dites.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai d'autres interventions du côté gouvernemental?

Mme de Santis : Moi, j'ai une question.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Merci de votre présence. Il y a une autre préoccupation que j'ai entendue, et c'était pour l'organisation des services de transport collectif à l'extérieur du territoire de l'autorité. O.K.? Maintenant, ces municipalités auront la possibilité de faire des ententes intermunicipales, créer des régies de transport et aussi d'être des municipalités clientes du RTM. Donc, ils pourraient choisir de faire partie du RTM. Est-ce que ces choix ne suffisent pas? Qu'est-ce que vous suggérez, vous?

Le Président (M. Reid) : Vous avez environ deux minutes pour répondre à la question.

Mme Lavoie (Diane) : O.K. Merci. Écoutez, pour nous, c'est important. Je suis présidente du CITVR, le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu, et on a trois municipalités en dehors du territoire de la CMM, et nous, c'est une préoccupation. Effectivement, l'ART devra prendre des ententes, mais on soulève le fait qu'on souhaite vraiment que ces municipalités-là en dehors du territoire de la CMM prennent des ententes avec la RTM pour ne pas... On l'a vu dans certaines autres organisations où, finalement, les villes en dehors du territoire de la CMM vont créer un service de transport, taxibus ou peu importe, et elles vont venir porter les gens aux limites du territoire de la CMM, et l'impact budgétaire, c'est nous qui allons l'assumer parce qu'on devra augmenter le service de transport d'autobus. Alors, pour nous, cette partie-là est tout à fait importante.

Il y a aussi les actifs. Certains actifs de certains organismes de transport sont en dehors du territoire de la CMM, et ça aussi, il y a beaucoup de préoccupations par rapport de quelle façon que les actifs vont être transférés au niveau de la RTM à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de la CMM, surtout quand ils font partie d'un conseil intermunicipal de transport. Alors, oui, c'est effectivement des préoccupations importantes au niveau du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a un court commentaire, M. le ministre? Il reste une minute, oui.

M. Poëti : En fait, pour vous rassurer là-dessus — on n'en a pas parlé beaucoup parce qu'on a beaucoup de points — il y aura un comité de transition qui... J'évalue à plus ou moins un an son mandat. Et ces préoccupations-là que vous avez sont légitimes, et c'est le comité de transition qui va s'en occuper, qui va appliquer la transition en tenant compte, évidemment, de ces inquiétudes-là, dont celle que vous avez soulevée rapidement tantôt sur l'AMT. Ce n'est pas rien, quand même, 68 millions pour balancer le budget de l'année passée. Comprenez bien qu'on ne va pas mettre ça sur vos épaules, d'aucune façon.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons passer maintenant du côté de l'opposition officielle. M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Merci, M. le Président. Alors, à mon tour de souhaiter la bienvenue aux représentants de l'AQTIM. Mme Lavoie, M. Dyotte, M. Bélanger, Mme Deschamps, merci beaucoup d'être ici. Et je répète, et je réitère grand respect à l'égard de votre travail, de votre engagement pour le transport collectif dans vos régions respectives. C'est vraiment reconnu, et je sais que vous êtes très, très préoccupés par ça.

Je voulais revenir un peu dans la foulée de ce que le ministre disait parce que j'entends aussi, moi, vos commentaires. Vous êtes très préoccupés de votre présence essentiellement sur le volet opération, opérationnalisation, davantage que planification. Je pense que, là-dessus, on s'entend puis je pense que, là-dessus, tout le monde s'entend. Bon. Mais moi, je voudrais vous amener sur le nécessaire équilibre, je dirais, entre les deux parce que la frontière n'est pas toujours aussi nette qu'on le voudrait. Il peut arriver parfois des enjeux d'opérationnalisation qui ont des impacts sur la planification, et c'est là qu'après ça, bien, on... comme on dit, le diable se perd dans les détails, là, mais qu'il peut arriver parfois des événements ou des éléments où les élus sont interpellés pour faire des changements parce qu'un élu, forcément, est soumis à la représentativité de sa population. Si on arrive à une période préélectorale, par exemple, il peut y avoir des enjeux d'opérationnalisation qui vont avoir un impact sur la planification.

Alors, moi, j'aimerais vous entendre davantage sur comment on peut trouver cet équilibre-là tout en ayant une planification qui est saine, qui vise vraiment le transport des usagers d'un point A à un point B. C'est juste ça ici qui nous préoccupe, au fond. Comment on peut, donc, trouver cet équilibre-là sans verser non plus — on va le dire clairement, là — dans des guerres de clocher, là? Moi, je vais prendre d'opérationnalisation, là. Comme ça, on ne pourra pas créer de froid, là, dans vos régions, mais moi, au Saguenay, là, ce n'est pas toujours évident entre Chicoutimi puis Jonquière, là, hein? Ce n'est pas pour rien que, quand ils ont reconstruit l'église Saint-Dominique après l'incendie de la cathédrale de Chicoutimi — je regarde le président parce qu'il vient de ce coin-là aussi — ils ont fait deux clochers parce que les gens de Jonquière voulaient avoir une église plus grosse que celle de Chicoutimi, qui était incendiée. Donc là, il arrive des histoires où le maire voisin veut avoir le réseau d'autobus qui va passer devant telle rue plutôt que telle autre. Donc, c'est là le problème, là. Donc, comment on peut gérer les guerres de clocher, entre guillemets, sans nuire à cette vision globale qui est nécessaire pour le bien des usagers? Je ne sais pas si je me suis fait bien comprendre.

• (12 h 30) •

Mme Deschamps (Chantal) : Oui. Moi, j'aimerais répondre à cette question-là parce qu'on a très bien compris, dans le projet de loi... Puis d'abord vous dire, hein, que l'AQTIM, ce n'est pas la première fois qu'elle réfléchit sur les modèles de gouvernance, c'est quelque chose qu'on souhaitait, et, à ce niveau-là, la simplification des structures, l'uniformisation de la tarification, l'usager, tout ce qu'on a dit, là, c'est louable. Mais l'ART, ça va être son mandat. L'ARTM, ça sera son mandat de planification d'avoir une idée métropolitaine de la grille tarifaire, mais à partir d'un plan de transport qui n'existe pas à l'échelle métropolitaine, et j'imagine que ça sera le boulot du comité de transition de le faire.

Et, à partir du moment où on a un tableau de bord qui s'appelle un plan métropolitain en transport, il va nous arriver, au niveau des opérations, la même chose qui nous est arrivée avec l'adoption, à l'échelle de la CMM, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, qui est le PMAD. On n'en avait pas avant, et vous avez peut-être raison qu'il y avait à ce moment-là beaucoup de tirage de couverture à droite et à gauche. Mais à partir du moment... Puis ce n'est pas un plan qui est parfait, puis il n'en existe pas, de modèle de transport parfait, mais il n'existe pas de plan parfait non plus. Mais la seule chose, c'est que, là, au moment où on se parle, on n'en a pas. Alors, c'est facile de se faire dire : Vous autres, vous venez des couronnes, vous allez vous chicaner. Mais les mêmes propos que vous nous servez, ça sert aussi pour les élus qui siègent dans les trois sociétés. Pourquoi qu'on n'adresse pas cette même problématique là aux élus des trois sociétés et qu'on vise les couronnes?

Encore une fois, je vais parler de mon... j'ai envie de dire «de mon patelin», alors, parce que, nous, à Repentigny, je vous l'ai dit, ça fait plus de 30 ans qu'on fait du transport, on est depuis 16 ans dans un grand organisme qui s'appelle le CRTL de Lanaudière. C'est six MRC et c'est plus de 400 000 de population. Ça fait 16 ans, conseil d'élus au niveau de Lanaudière, conseil d'élus au niveau de ma MRC. On n'est pas toujours d'accord, comme dans tous les conseils d'administration, mais on est capables, finalement, de s'entendre. Pourquoi? Parce qu'on a un plan de transport à l'échelle de la région puis on a des plans de transport qui concordent, nous, avec les schémas de nos MRC. Alors, comment l'équilibre va se faire? Bien, il va se faire avec des outils, des outils aussi performants qu'on a connus en matière d'aménagement et de développement du territoire à la CMM. Merci.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Dyotte (Normand) : ...ajouter qu'effectivement, nous, la planification, nous sommes conscients qu'actuellement il y a plusieurs entités et plusieurs organismes qui planifient le transport. Alors, c'est sûr que cette nouvelle gouvernance là, en termes de planification, elle est la bienvenue. D'avoir un plan métropolitain, c'est excellent. D'ailleurs, on sait fort bien que plusieurs organismes de transport, présentement, O.K., principalement, s'en vont vers Montréal. C'est du mouvement, je dirais, pendulaire, et aller-retour soir et matin, et vont un petit peu dans les municipalités à côté. Donc, le fait de voir développer le transport pour l'usager — parce que c'est l'objectif qu'on entend, M. le ministre, on est tous d'accord, on fait ça pour l'usager — de lui offrir une meilleure offre de service, que ça soit nord-sud ou d'est en ouest, alors cette nouvelle gouvernance là et ce nouveau plan là métropolitain vont, effectivement, l'aider.

Il ne faut pas oublier, effectivement, que, dans le PMAD, O.K., il y a aussi des axes de transport structurants qui ont été établis, et ça, ça a été travaillé avec l'ensemble des 82 municipalités au niveau de la CMM. Alors, c'est une bonne base, et on va éviter maintenant d'avoir deux plans. Parce qu'on sait fort bien que, dans la mission de l'AMT, il y avait le volet planification et, dans la mission de la CMM, il y avait le volet planification, alors ça ne fonctionnait pas. Alors, dans ce sens-là, la gouvernance, elle est bienvenue pour en faire un seul, plan métropolitain, pour le bien de l'usager.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Je vais faire du pouce un peu sur ce que vous venez de dire pour vous amener à votre recommandation 2.4.1 sur le mécanisme permanent d'information-consultation. J'aimerais ça que vous nous en parliez un petit peu plus. Est-ce que ça, ça ne pourrait pas être un clé pour aussi aider à régler ces fameux conflits là, là, entre guillemets? Dans le sens que vous dites : Bon, bien, il y a souvent... il manque d'information, de contact entre les entités et les élus ou les municipalités. Alors, expliquez-nous un peu plus, là, comment vous voyez ce mécanisme permanent d'information et de consultation.

Mme Lavoie (Diane) : Alors, effectivement, écoutez, depuis le début, depuis avril qu'on sait qu'il y a un projet de loi en gouvernance de transport qui s'en vient, et déjà les discussions ont lieu par rapport à des possibilités de directions territoriales. On le voit, sur la couronne nord, on avait déjà deux organismes de transport. Par contre, sur la couronne sud, c'était peut-être un petit peu plus problématique. Alors, le but des directions territoriales, c'est justement d'avoir une place où les élus pourraient se rencontrer, parler de planifier leur transport local, mais aussi en lien avec les municipalités à proximité. Puis déjà on le fait, les organismes de transport, les CIT, le font, mais là on va avoir à travailler de façon plus large où, justement, on pourrait parler de planification. Si on veut établir un nouveau circuit, à ce moment-là c'est d'intégrer les municipalités environnantes. Est-ce qu'elles veulent embarquer dans... Et c'est là où ce lieu-là de discussion, en fait, arriverait. Il serait un comité de consultation pour amener des recommandations au RTM par la suite. Alors, c'est plus facile pour nous aussi, ça serait une courroie de transmission aussi entre les usagers et les élus pour amener les informations au niveau du RTM.

M. Gaudreault : O.K. Mais qui siègerait sur cette instance permanente?

Mme Lavoie (Diane) : Bien, en fait, c'est vraiment les élus qui seraient représentatifs au niveau de ces directions territoriales là qui représenteraient chacune de leurs municipalités au niveau des directions territoriales, mais ils auraient

un pouvoir de recommandation uniquement au niveau du RTM. Alors, c'est plus facile aussi, c'est vraiment une courroie de transmission pour discuter peut-être un peu plus le service de proximité avec les usagers pour pouvoir parler de circuits locaux, puis ensuite les informations pourraient, par la suite, être transmises au RTM. Alors, les représentants, probablement, des directions territoriales seraient nommés pour siéger au Réseau de transport métropolitain.

M. Gaudreault : Merci. Il me reste du temps?

Le Président (M. Reid) : Oui, encore quatre minutes.

M. Gaudreault : Parfait. Maintenant, je veux vous entendre un peu plus sur ce qu'on pourrait appeler, entre guillemets, les municipalités orphelines, donc les territoires de CIT qui ne sont pas couverts, si on veut, par le futur RTM, là. Il y a, par exemple, Sorel-Tracy, ce que j'ai compris, Saint-Hyacinthe, Marieville, Valleyfield, par exemple. Alors, ça fait comme créer un genre de vide, là. Est-ce que vous suggérez d'élargir le territoire du RTM? Qu'est-ce que vous suggérez, de leur donner un rôle plus grand, justement, dans l'espèce de mécanisme d'information, là, dont on vient de parler? Comment vous voyez ça, là? C'est quoi, les craintes, d'abord, reliées à ça? Et comment on peut y pallier?

M. Dyotte (Normand) : Oui, je peux y aller. Donc, dans un premier temps, c'est sûr qu'il a fallu définir un territoire, hein? Au même titre qu'il y avait un territoire de l'AMT, il a fallu définir un territoire dans ce projet-là. Et le territoire de la CMM comme tel, dans un premier temps, a été retenu, mais là on voit aussi que maintenant Saint-Jérôme s'est ajoutée, fort probablement à cause du train de banlieue qui en fait partie. Donc, à ce moment-là, les services qui sont donnés actuellement par les CIT aux municipalités hors CMM, c'est via des ententes de service ou certains contrats. Ce qu'on entend, c'est que tous ces contrats-là vont se poursuivre jusqu'à leur échéance et vont être respectés.

À terme, évidemment, ce sont des sources aussi, je vous dirais, de financement quand même importantes, un service aussi important qu'on donne à certaines municipalités, et il faudrait que le RTM puisse, dans le futur, offrir ses services de transport à ces municipalités-là qui vont faire en sorte d'étudier la proposition qui va être donnée par le RTM et d'aller de l'avant, d'embarquer dans cette offre de transport là qui sera faite. Alors, ce sera un choix, ce qu'on en comprend, des municipalités, mais il faut, évidemment, respecter les ententes qui sont en cours aujourd'hui. C'est fort pertinent pour le bon fonctionnement des CIT.

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

Mme Deschamps (Chantal) : Juste une petite précision. En fait, pour montrer comment le transport, c'est vivant, à partir du moment où on délimite un territoire, alors c'est sûr que toute la population active, dans le fond, se déplace. Alors, il faut aussi, en toute logique, là, si on veut être cohérent dans tous les grands principes qui supportent ce projet de loi... il faut faire en sorte que ce qui n'est pas inclus dans le territoire de la CMM, que ça ne devienne pas un mur de Berlin, mais, bien au contraire, qu'on puisse continuer à encourager tous les efforts qui ont été faits de par le passé pour bonifier le transport collectif parce que... Et c'est sûr que les grands axes routiers, avec cette population de travailleurs qui se dirigent vers le coeur de la métropole, il faut continuer à bonifier ça. Donc, c'est l'interface, alors, dont il faut tenir... il faut avoir à coeur cette préoccupation-là en transport.

Mme Lavoie (Diane) : M. le Président.

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

Mme Lavoie (Diane) : Alors, en conclusion, en fait, on veut s'assurer de ne pas ignorer ces municipalités-là en dehors du territoire de la CMM, mais, je vous dirais, aussi faire attention, il y a plusieurs municipalités aussi qui sont à l'intérieur de la CMM et qui ne font pas partie de nos conseils intermunicipaux de transport, et, là aussi, la donne est très importante au niveau financier de toutes les municipalités. Pourquoi la ville de Beloeil paierait pour des villes limitrophes qui ne contribueraient pas au transport collectif? Ça aussi, c'est important de s'assurer que le suivi va se faire à ce niveau-là aussi, des deux côtés.

• (12 h 40) •

M. Gaudreault : Oui. Puis ajoutez à ça en plus le territoire du PMAD, là, qui s'ajoute par-dessus parce qu'il y en a qui doivent chevaucher vos CIT, mais qui ne sont pas dans le PMAD, ils ne sont pas dans la CMM et... Alors, ça commence à être compliqué à gérer, effectivement, tout ça. Oui, M. Dyotte, allez-y rapidement.

M. Dyotte (Normand) : C'est au niveau de la politique de financement pour faire suite à Mme Lavoie. Effectivement, je pense qu'il faut regarder de quelle façon va être redistribué l'ensemble des revenus qui vont tous aller dorénavant dans l'ART et comment est-ce qu'ils vont être redistribués au niveau des territoires et des municipalités. Alors, il y a, effectivement, des gens qui utilisent des services, des infrastructures de transport collectif à l'intérieur et qui, aujourd'hui, bon, ne paient pas, que ce soit le 0,01 \$ du 100 \$ d'immobilisations, que ce soit le 0,01 \$ sur la taxe sur l'essence. Alors, il y a un équilibre à faire à ce niveau-là, c'est important. Et, cette politique de financement là qui va être mise en place, nous croyons qu'au niveau de la CMM et au niveau de l'AQTIM d'être impliqué au niveau du comité de transition pour cette première politique de financement là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition et à son porte-parole, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, merci d'être présents avec nous aujourd'hui. Donc, je vous salue, Mme Lavoie, M. Bélanger, Mme Deschamps et M. Dyotte, qui porte le même nom que ma mère, en passant.

Alors, je voudrais donc parler des structures. Je comprends un peu dans ce que vous dites qu'actuellement il y a Montréal, Laval et Longueuil qui sont des villes avec une forte densité déjà bien établie et que, sur la Rive-Nord, sur la Rive-Sud, il y a peut-être plusieurs municipalités où il y a moins de densité. Alors, est-ce que je peux penser que vous auriez aimé que le ministre se concentre d'abord sur les trois villes du milieu puis vous laisse plus de latitude pour travailler avec la croissance des municipalités, là, qui vous concernent, donc de créer peut-être une gouvernance différente au niveau des entités couronne nord, couronne sud?

Mme Lavoie (Diane) : Bien, en fait, c'est une question d'équité aussi au niveau de la CMM, là. Écoutez, veux veux pas, c'est la Communauté métropolitaine de Montréal, et on travaille, tout le monde ensemble. On l'a fait pour le plan métropolitain d'aménagement durable, alors on veut le faire de la même façon au niveau du transport. On a tous avantage à travailler. Ça, on est tous d'accord. Mais on veut s'assurer qu'au niveau... Comme on le disait et on le répète, au niveau de la planification, on est d'accord avec les propositions, pourvu que les cinq secteurs soient représentatifs au niveau des élus. Mais, au niveau de l'opération, quand on parle du RTM, où c'est vraiment le transport local avec le train, c'est là où, pour nous, il y a une importance, là, de conserver quand même l'autonomie au niveau de notre transport d'autobus et les décisionnels surtout. M. Dyotte.

M. Dyotte (Normand) : Oui. Je pourrais ajouter aussi pour répondre à la question, juste donner quelques statistiques intéressantes. Depuis les six dernières années, la population dans les couronnes s'est accrue de 19 %, et l'achalandage, de 44,3 %. Alors, c'est beaucoup et c'est plus que sur le territoire de la STL, de la STM, de la RTL. Alors, effectivement, les couronnes sont en croissance. Alors, c'est un objectif de tous de mettre plus de gens dans le transport collectif, de diminuer les gaz à effet de serre, de mettre moins de véhicules sur la route pour diminuer la congestion. Alors, on est tous conscients de ça. Donc, c'est important pour nous qu'on ait une structure qui va faire en sorte, dans cette nouvelle gouvernance là, de continuer à appuyer le développement du transport collectif dans les couronnes. Parce que ce n'est pas terminé non plus, il y a beaucoup d'autres projets qui sont en cours. Alors, dans ce sens-là, je pense que ce qu'on demande, c'est tout simplement d'être près du niveau décisionnel pour pouvoir bien servir nos citoyens.

Mme Lavoie (Diane) : Et, il faut se le dire aussi, au niveau de chaque municipalité, c'est un facteur attractif pour les gens qui veulent aménager dans nos territoires. Les principales choses qu'ils vont vérifier, c'est est-ce qu'on a bien du bon transport en commun, est-ce que c'est bien calibré, est-ce que la fréquence est bien établie, est-ce qu'on a... Même le train de banlieue, pour certains, des vérifications sont faites en ce sens-là. Alors, pour le facteur d'attractivité, on veut quand même conserver un petit peu d'autonomie pour continuer, nous, à offrir les services que nos usagers veulent avoir sur nos territoires municipaux. Ça aussi, c'est important.

M. Surprenant : Est-ce que vous trouvez que ça ne va pas trop vite au niveau, là, de la concertation de tout le monde? Il n'y aurait peut-être pas un processus qui pourrait se faire en deux étapes, d'abord les trois villes du centre, puis de travailler à améliorer le service en coordination avec tout le monde, de simplifier la base tarifaire puis peut-être de créer des sociétés de transport de la couronne nord puis de la couronne sud avec une gouvernance différente, puis d'apprendre à tous travailler ensemble, puis, dans un deuxième temps, éventuellement peut-être, de là, tout mettre tout le monde ensemble au sein d'une seule gouvernance? Qu'est-ce que vous penseriez de ça?

Mme Lavoie (Diane) : Oui. Bien, je pense, tout le monde veut répondre, mais je vais vous laisser, Chantal.

Mme Deschamps (Chantal) : Bien, en fait, moi, je peux vous dire, je siége à la CMM depuis ses tout débuts, et on a manqué quelques rendez-vous de cet ordre-là en matière de gouvernance en transport métropolitain. Moi, je me souviens — puis c'est encore documenté, là — le fameux rapport Mireault, alors, où, finalement, on s'est concentré sur le cadre financier métropolitain, 82 villes, puis on s'est entendu, puis je vous dirais que les discussions ont commencé autour de 2003, 2004. Alors, on a manqué plusieurs rendez-vous. Là, je pense qu'on a un projet de loi, on a un rendez-vous, il faut bien le faire puis il faut le faire de façon équitable, comme Mme la présidente le disait, et ça, ça veut dire avec tous les partenaires. Dans la CMM, il y a cinq secteurs. On a nommé les trois grandes villes, et il y a aussi les deux couronnes, couronne nord, couronne sud, et il faut qu'on soit capables de réussir ce nouveau modèle de gouvernance là tous ensemble, mais qu'on y trouve aussi notre compte, tout le monde.

M. Surprenant : Vous voulez ajouter?

Mme Lavoie (Diane) : En fait, effectivement, pour nous, c'est, effectivement, très important. Puis il ne faut pas se leurrer, là, l'AQTIM souhaitait une modification au niveau de la gouvernance en transport, on était en accord. Et on doit travailler tous ensemble si on veut que le transport en commun soit efficace et efficient, et ça, on ne peut pas le faire en deux étapes avec les trois grosses villes, et, par la suite, nous, on se ferait imposer des décisions. On doit le faire ensemble, et ça, on est d'accord. On le fait, de toute façon, à la CMM. Les discussions, tout le monde est autour de la table, et on

discute, puis il y a... Oui, effectivement, des fois, on a des prises de bec par rapport à certaines municipalités, on est tout à fait d'accord à ça. Mais, par contre, on est capables de travailler quand même ensemble pour arriver à un consensus. Pas à une entente parfaite, un consensus.

Alors, ça, c'est important. Le faire en deux étapes, je ne pense pas que ce serait la solution. Effectivement, ça a été rapide, on a dû travailler énormément, on a même ficelé certains documents ce matin. On est tout à fait d'accord, mais, par contre, oui, on doit aller vers une nouvelle gouvernance, mais on veut s'assurer que l'autonomie municipale va rester quand même une préoccupation au niveau du ministère et du gouvernement.

M. Surprenant : Alors, j'ai une autre question. À la page huit de votre rapport, le dernier paragraphe, puis je vais le lire rapidement : «Par ailleurs, l'ARTM hérite de la responsabilité de désigner le réseau artériel métropolitain — le RAM — et d'en prescrire les normes minimales de gestion, actuellement dévolue à la CMM. Le RAM constitue un réseau uniquement municipal et, de ce fait, il ne peut être justifié qu'il passe à l'autorité de l'ARTM. De plus, le fait de déterminer les "usages compatibles aux abords des réseaux" constitue une intrusion dans les pouvoirs des municipalités en matière d'urbanisme.»

Voulez-vous élaborer sur le risque que vous voyez au niveau de l'intrusion dans les pouvoirs des municipalités?

M. Dyotte (Normand) : En fait, le réseau artériel métropolitain n'est pas juste sur le territoire de la grande ville, hein, il touche aussi, évidemment, des municipalités couronne nord, couronne sud. Alors, en ce sens-là, aujourd'hui, avec la loi de l'aménagement, O.K., donc, de l'urbanisme, évidemment, sur notre territoire, on peut, au niveau de nos routes locales, effectivement, prendre des décisions qu'il faut à cet effet-là. Alors, si on donne à une autorité, O.K., qui est l'ARTM le rôle de la coordination et la possession du RAM, donc il va venir intervenir, donc, on le sait, avec des membres indépendants, entre autres, sur le conseil d'administration sur notre réseau local, bien, évidemment, on a un malaise avec ça. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on dit que le RAM doit rester au même endroit où il est, au niveau métropolitain, où ça a été discuté avec l'ensemble des 82 municipalités qui font partie de la CMM.

M. Surprenant : O.K. Alors, j'ai une autre question. À la page 15 de votre mémoire, la recommandation 4.3.1, c'est à l'effet «que tous les employés [du] CIT, du CRT Lanaudière, des municipalités, des MRC actives en transport en commun, d'organismes de transport adapté dont les fonctions sont liées à celles confiées à l'ARTM ou au RTM soient transférés à ces deux instances sans accorder de discrétion au comité de transition à cet égard».

Alors, quand on regarde l'article 83, on parle donc, là, d'«identifiés par le président du comité de transition». Alors, encore une fois, ici, quelles craintes avez-vous au niveau de cette discrétion-là, quant aux changements qui pourraient s'opérer? Est-ce que vous craignez qu'il y ait des pertes d'emploi?

• (12 h 50) •

Mme Deschamps (Chantal) : Bien, en fait, on vit le cas chez nous. Les employés qui travaillent au CIT, ce sont des employés soit municipaux ou qui relèvent de la MRC. Donc, ça revient à la même chose, et ces employés-là, bien sûr qu'ils sont syndiqués. Et, au moment où on se parle, là, le projet de loi, dans le fond, ne couvre pas cette qualité d'employés, si vous voulez. Ça fait que, moi, je me dis : C'est peut-être un oubli, mais c'est de là l'importance que, si on a prévu des mesures pour les employés des CIT qui ne sont pas des employés municipaux ou de MRC, bien, on puisse inclure aussi ces spécificités-là, là, parce que ça existe, ça existe sur les deux couronnes.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, oui, le temps est terminé. Alors, Mme Lavoie, Mme Deschamps, M. Dyotte, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de notre commission.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi. La salle sera sécurisée, donc on peut laisser nos documents.

(Suspension de la séance à 12 h 51)

(Reprise à 15 h 1)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Cet après-midi, nous entendrons les groupes suivants : l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec, la Fédération des transporteurs par autobus et Transport 2000 Québec.

Et je souhaite la bienvenue à nos premiers invités. Je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ)

M. Beaudry (André) : Alors, merci, M. le Président. Je me présente, André Beaudry. Je suis membre du conseil d'administration de l'UTACQ, donc l'Union des transports adaptés et collectifs. Et je suis accompagné de Mme Hélène Desmarais, de la MRC Marguerite-D'Youville, et de M. Pierre Lamoureux, de la MRC de L'Assomption.

Alors, d'entrée de jeu, merci de nous avoir donné la possibilité de faire certains commentaires à la commission. Et on vous salue aussi, M. le ministre, de cette possibilité.

D'entrée de jeu, je voulais présenter de façon à mettre tout le monde de la commission à niveau concernant l'UTACQ... L'UTACQ est une union de transports adaptés et collectifs du Québec. Nous regroupons 87 organisations qui couvrent, au niveau du service, 800 municipalités à travers le Québec. Comme vous l'avez, le mémoire, entre les mains, bien sûr, là, je n'en ferai pas la lecture d'une façon intégrale. Donc, je vais y aller davantage d'une façon diagonale, là, en partant du principe que vous avez le document entre les mains.

Alors, au niveau de nos membres, on a aussi 57 organisations qui font à la fois du transport adapté et aussi du transport collectif. Si on entre plus spécifiquement sur le projet de loi n° 76 concernant la gouvernance du transport collectif sur le territoire montréalais, il y a 12 organismes directement concernés qui sont des organismes d'autorité et d'organisation de transport, qu'on appelle les OTA. Il y a aussi 10 organisations de transport qui sont visées dans le contexte de loi en lien avec la couronne nord et la couronne sud. Donc, ça veut dire qu'il y a plusieurs organisations membres chez nous qui sont touchées par ce projet de loi.

L'ensemble de ces services desservent sur le territoire du projet de loi 86 municipalités, comptent plus de 10 000 usagers admis au transport adapté et effectuent ensemble 600 000 déplacements par année, pour un budget de 14 millions. Ces chiffres-là sont basés sur les statistiques que nous avons de 2013. Cela représente un grand nombre d'usagers et plus de déplacements que la STL ou le RTL, le réseau de transport. Au total, le présent projet de loi concerne environ 50 % de toutes les personnes admises au transport adapté au Québec et plus de 4 millions, annuellement, de transports. Alors, pour dire que le projet de loi a un impact important par lequel on se sent concernés.

D'entrée de jeu, on suggère à la commission de clarifier la notion de la définition, alors la définition des termes. À différentes occasions, on appelle le transport de personnes, on appelle le transport collectif, on appelle le transport collectif en milieu rural, le transport adapté. Donc, ça pourrait être intéressant que, dans le cadre du projet de loi, il y ait une définition qui vient camper ce qu'on entend par transport collectif de façon à savoir si c'est la grande famille de l'ensemble des citoyens qu'on considère comme dans le transport collectif et, après ça, faire des sous-groupes concernés par ladite loi ou ledit transport.

Au niveau de l'organisation des services maintenant, concernant la loi, l'ensemble des territoires concernés s'est développé depuis 1979, et, à cette époque-là, la loi permettait d'avoir à la fois des organismes sans but lucratif et/ou des contrats avec des entreprises privées. C'est pourquoi, dans ce contexte-là, on retrouve aujourd'hui une diversité d'organisations qui offrent le service sur le territoire métropolitain visé par le projet de loi. Donc, les services de transport adapté sont tantôt intégrés aux MRC ou tantôt aux CIT pour ce qui concerne la couronne nord, alors que, si on regarde la couronne sud, on a des OBNL, on a des régies intermunicipales, on a aussi des MRC, on a aussi des CIT et/ou des municipalités qui ont la responsabilité du transport adapté. Donc, on comprend, bien sûr, que le projet de loi cherche à harmoniser l'ensemble des structures, mais on a quand même plusieurs interrogations qui découlent du projet, et, entre autres, est-ce que la gestion et l'exploitation de ces services des couronnes demeureront entières dans la disponibilité du service.

On a aussi des questionnements sur les normes des services offerts à la fois au niveau des plages horaires, à la fois au niveau des journées, du service offert en termes de couverture et à la fois au niveau des délais et de la disponibilité. Alors, avec le nouveau projet de loi, est-ce que le service offert sera le même à l'ensemble du territoire, couronne nord et couronne sud? On parle toujours dans le contexte des personnes avec des limitations, donc transport adapté. Est-ce que, dans le même projet de loi, la notion de la proximité, qui est une notion importante ou une caractéristique importante pour le transport adapté, sera tenue en compte? Il faut savoir que le transport adapté est un service de porte-à-porte. Donc, la notion de proximité est importante parce que les gens sont en situation de fragilité.

En même temps, depuis le temps, il s'est développé aussi une possibilité de transport hors territoire. Donc, dans le projet de loi, est-ce qu'on tient compte de l'aspect du déplacement hors territoire par rapport à un territoire de municipalité ou de résidence des individus qui fréquentent le transport adapté? La même chose, l'AMT avait développé avec les organisations la possibilité que les gens se déplacent partout sur le territoire. Est-ce que cette réalité-là sera maintenue dans le projet de loi? C'est une question qu'on a. Et avec quel type de budget cette possibilité-là de déplacement à travers les territoires sera maintenue?

Au niveau d'une autre préoccupation, c'est l'expertise. Vous savez, le transport adapté existe depuis 30, 35 ans. Alors, les gens qui sont des travailleurs dans ces organisations-là, vous en avez cité dans le projet de loi comme quoi les gens seraient, entre guillemets, protégés, mais qu'est-ce qui arrive pour ceux qui travaillent dans des OBNL? Qu'est-ce qui arrive pour ceux qui travaillent dans des MRC en termes de ces emplois-là? Et on n'a pas vu de texte qui vise ces personnes-là à l'intérieur du projet de loi.

On veut aussi, bien sûr, alléger les structures organisationnelles, mais on mentionne, on attire à votre attention qu'il y a certaines organisations qui ne sont là que pour compiler des statistiques et/ou servir de boîtes à malle au niveau du budget, qui s'occupent, à ce moment-là, de faire une stricte répartition, alors, dépendamment des couronnes qui sont sur le territoire.

• (15 h 10) •

L'autre élément de nos préoccupations, c'est la représentativité des décideurs. Quand on regarde la nomination qui sera faite à l'autorité ou au Réseau de transport métropolitain, on se dit : Est-ce qu'il y aura une représentation suffisante des décideurs? Est-ce qu'il y aura un espace pour des personnes qui sont confrontées avec des mobilités réduites? Et ça, pour nous, c'est important de façon à ce que les gens concernés par ce type de transport puissent amener leur point de vue à la fois sur la qualité, sur la disponibilité des horaires, etc., à l'intérieur du nouveau conseil d'administration des nouvelles structures.

Ça pourrait être intéressant aussi d'avoir un certain profil... On en parle dans le projet de loi, mais on amène à votre préoccupation d'avoir un profil d'expertise de quelqu'un qui connaît le transport adapté qui pourrait siéger à l'intérieur des entités décisionnelles qui seront créées.

L'autre élément, c'est le financement. Il reste une minute? Alors, la notion du financement est une préoccupation, est une pierre angulaire. Historiquement, le transport adapté, dans les programmes, était financé à la hauteur de 75 % des enveloppes ou des budgets admis. Maintenant, le financement est descendu en pourcentage. Non pas en argent liquide, mais en pourcentage de participation, et maintenant, pour certaines organisations, il se situe entre 30 % et 60 %. Alors, la notion du budget est une pierre angulaire importante si on tient compte du vieillissement de la population, si on tient compte des orientations où on veut de plus en plus que les personnes à mobilité réduite soient des personnes actives à l'intérieur de nos sociétés.

Finalement, on vous suggère de mettre en place un sous-comité. Dans la loi, il est possible, au comité de transition, de mettre en place un sous-comité qui permettrait de travailler sur la préoccupation du transport adapté.

On constate que 10 minutes, ça passe très vite.

Le Président (M. Bérubé) : Vous allez pouvoir vous reprendre dans les échanges, M. Beaudry. Je vous remercie de votre présentation. Nous allons maintenant, justement, débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous, et votre groupe parlementaire dispose de 25 minutes.

M. Poëti : Bien, merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Beaudry, M. Lamoureux et Mme Desmarais. Merci d'être là aujourd'hui, de venir nous exprimer, évidemment, vos attentes, vos inquiétudes, vos satisfactions et vos préoccupations sur ce projet de loi là. D'emblée, je vais vous dire vraiment que, si, pour nous, n'était pas l'intention d'améliorer les services pour les personnes à mobilité réduite, on ne serait pas là. L'objectif est strictement d'améliorer l'ensemble des services. Et ça implique également les vôtres, ceux pour lesquels vous êtes ici aujourd'hui, et, d'aucune façon, on ne mettra en péril le service que vous avez déjà. Vous l'avez bien dit, la population vieillissante, les personnes à mobilité réduite ne sont pas des personnes handicapées, et je pense que l'ensemble de nos exercices depuis que nous sommes au gouvernement ont été adaptés, justement, pour tenter d'améliorer le réseau... ce que j'appelle régulier pour permettre à des gens de pouvoir en profiter.

Dans la région de Montréal et avec la STM, on travaille également sur des projets pilotes pour essayer d'offrir davantage. Au-delà des ascenseurs qu'on fait, et qui prennent du temps, et qui coûtent beaucoup d'argent, il y a la faisabilité d'améliorer ça. Donc, je veux vous rassurer, il n'est pas de notre intention d'aucune façon... Et, d'ailleurs, on l'a démontré sur les budgets, le 90 millions que le gouvernement met chaque année est toujours présent, et on va toujours continuer à travailler directement pour faciliter le déplacement des gens à mobilité réduite.

Les principales dispositions, évidemment, du projet de loi, je vais vous en noter quelques-unes. La mission de l'autorité prévoit spécifiquement la prise en charge de la mobilité réduite. Donc, la prestation des services tiendra compte des particularités locales de la couronne nord et de la couronne sud. Vous en avez émis une inquiétude tantôt.

La politique de financement sera établie par l'autorité et tiendra compte des besoins financiers pour l'ensemble du territoire. L'autorité va établir les mécanismes établissant sa contribution financière ainsi que celle des municipalités desservies. La politique de financement va être approuvée par la CMM.

Rien dans le projet de loi n'empêchera le RTM de travailler avec des organismes de transport adapté pour la fourniture des services d'aucune façon. Le modèle de gouvernance proposé favorisera la mobilité des personnes handicapées en éliminant certaines limites territoriales. On va plus loin, on va faire tomber ces limites territoriales là qui, parfois, étaient sûrement des considérants négatifs. Et on pense qu'une planification métropolitaine des services par un organisme régional permettra une meilleure cohérence et une meilleure harmonisation de l'offre des services.

Vous l'avez dit tantôt, évidemment vous êtes préoccupé pour l'extérieur de l'île de Montréal. Vous avez dit qu'évidemment 85 organismes de transport adapté, dont 57 offrant du transport collectif... 10 des 85 organismes sont situés sur le territoire de la CMM. Donc, comprenez bien que notre mission, c'est contribuer au développement du transport adapté et collectif dans l'ensemble du Québec. Il n'y a pas de raison que, dans ce projet de loi — et je dirais bien au contraire — il n'y ait pas d'amélioration de ce qu'on connaît déjà. C'est l'intention du projet de loi, c'est notre façon de pouvoir le faire, la possibilité aussi du conseil d'administration de nommer une personne qui a l'expertise que vous soulignez.

D'ailleurs, c'est aussi notre intention, avec ce projet de loi là, de permettre davantage de ce qu'on appelle dans les termes d'experts indépendants. Alors, dans votre cas précisément, les organismes que vous représentez, un expert indépendant, avec la connaissance requise que vous soulevez, serait avantageusement bien positionné sur le conseil d'administration. Alors, à partir de là, ce sera, évidemment, à la CMM et, évidemment, le RTM de voir à cela, et il y aura cette possibilité-là et d'avoir cette représentativité.

Donc, à partir de là, je veux vous rassurer, d'aucune façon notre intention, lorsqu'on abaisse les structures puis, évidemment, qu'on diminue les structures, qu'on diminue le service. En fait, on veut faire mieux. Et, lorsqu'il y a des spécificités particulières, et les organismes que vous représentez le nécessitent, on sera là et on va être là à travers spécialement le comité de transition également qui va tenir compte de ces besoins-là, et que, lors de la transition... Parce qu'effectivement c'est important comme changement, c'était un besoin depuis fort longtemps. Sur ça, je pense que ça fait l'unanimité, le changement était nécessaire, le statu quo n'était plus la solution. Maintenant, pas au détriment de personne, au contraire, et encore moins pour les personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, les personnes les plus vulnérables de notre société lorsqu'on parle de déplacements, évidemment, à travers les grands centres, mais aussi à l'extérieur des grands centres.

Alors, on a même ajouté de l'argent, 1 million, dans l'adaptation des véhicules automobiles pour les personnes à mobilité réduite, personnes handicapées. La Société d'assurance automobile du Québec aussi travaille davantage à ce niveau-là. Et on est conscients que la démographie... on est conscients que la société, évidemment, vieillit, mais que notre société est plus en forme qu'elle ne l'était. Ça fait que les gens ne sont plus cloués à la maison, qu'ils ont des options de sortir. Donc, on n'a absolument pas, d'aucune façon, l'intention de diminuer vos services. On pense, d'ailleurs, davantage que le regroupement et la nouvelle philosophie de ce projet de loi là vont permettre davantage.

Le Président (M. Bérubé) : M. Beaudry, vous voulez réagir? C'est un échange.

M. Beaudry (André) : Bien, la réaction, elle est à deux niveaux. On parle du comité de transition, puis je n'ai pas eu le temps d'aller dessus tantôt parce que le temps manquait, là. On est d'accord pour la notion du comité de transition parce que ça va en prendre un pour bien asseoir la volonté gouvernementale de modifier les organisations. Mais, en même temps, on a la préoccupation, puis comme c'est mentionné aussi dans le projet de loi, de vous sensibiliser à l'idée de mettre en place un sous-comité consultatif qui travaillerait avec les partenaires sur la notion du transport adapté et comment ça se travaille.

On comprend la notion de la mobilité au niveau du transport régulier. Le vieillissement de la population en général, oui, même s'ils sont actifs, c'est les gens qui se promènent, c'est les gens qui se déplacent et qui sont en mesure de prendre le transport régulier, ce qui n'est pas le cas quand on a des limitations à la mobilité, que ce soient des limitations physiques, intellectuelles ou santé mentale. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on se dit : Un sous-comité de travail pourrait être intéressant et pourrait aussi alimenter la réflexion sur comment ça pourrait se déployer à l'intérieur de la couronne nord et à l'intérieur de la couronne sud.

L'autre réaction d'accessibilité, c'est aussi la notion des tarifs. Alors, on a cette préoccupation-là parce que les tarifs, sur couronne nord et sud... Et ça, mes deux collègues, là, pourraient le confirmer, mais les tarifs de passage varient et sont basés généralement sur la capacité des milieux et la capacité des personnes à assumer les frais de transport, toujours dans la notion du transport adapté. Donc, il y a aussi cette préoccupation-là et comment on sera en mesure d'influencer l'autorité sur des décisions et des choix qu'elle aura à faire qui seront avec des impacts significatifs, là, dans la population. Alors, c'est un peu... À moins que mes collègues... On a combien de temps, M. le Président?

• (15 h 20) •

Le Président (M. Bérubé) : Bien, on a un échange d'une durée de 24 minutes...

M. Beaudry (André) : Ouverte?

Le Président (M. Bérubé) : ...mais c'est un échange entre le ministre et votre organisme.

M. Beaudry (André) : Ah! O.K.

M. Poëti : Mais, si vous voulez, je pourrais répondre déjà à votre proposition d'un sous-comité qui représenterait les personnes à mobilité réduite. Je ne l'avais pas souligné, mais cette proposition-là vient aussi également pour les usagers réguliers, où on dit : On aimerait ça avoir un sous-comité d'usagers réguliers qui viennent nous dire des choses. Alors, à ce titre-là, je suis loin d'être en désaccord avec ça. Au contraire, votre idée est fort intéressante, pertinente également, et je n'ai pas besoin de l'ensacher dans la loi pour pouvoir le créer, là. Alors, je vous dirais de vous rassurer, je voudrais vous rassurer sur le fait que la faisabilité de ça, c'est possible et souhaitable. Ça vous permettra, ça permettra à ces gens-là d'exprimer leurs besoins.

Vous avez aussi souligné tantôt : Au niveau de l'AMT, qu'est-ce qui va arriver? L'AMT avait certaines orientations, là elles n'existeront plus. Dites-vous que tout ce qui existait à l'AMT sur le volet opérationnel, donc, évidemment, du transport de citoyens, donc de transport de passagers, tout ce qui existait d'opérationnel va être transféré au RTM. On n'abolit pas les bonnes pratiques, on n'abolit pas ce qui existait déjà. On transfère la responsabilité, évidemment, du transport de passagers par train, mais également des gens à mobilité réduite, là, ça vient avec. Ce n'est pas aboli. C'est un déplacement de responsabilités, c'est tout, et toujours dans l'objectif de l'améliorer.

Le Président (M. Bérubé) : M. Beaudry.

M. Beaudry (André) : On comprend bien, à ce moment-là, M. le ministre, que... Je comprends la notion de l'AMT, qu'on n'abolit pas les... on modifie la structure, point. Mais ça veut dire aussi que la mobilité qui est accessible, qui est disponible maintenant va être maintenue, de même que les budgets alloués pour le permettre, là. C'est ça que je comprends dans votre intervention?

M. Poëti : Vous comprenez très bien. Et d'ailleurs, dans l'ensemble de l'exercice financier, il n'est pas illusoire de croire que la gestion financière va être meilleure, que les revenus vont être mieux, que la possibilité du financement va être plus élevée. Je vous rappelle que, dans l'ensemble des projets et des budgets qui étaient déposés, le taux de réalisation des projets, toutes catégories confondues, était de 60 %, il restait 40 % sur la table et, je l'ai dit, pour des bonnes ou des mauvaises raisons dont on pouvait être responsables pour un pourcentage, les sociétés de transport, pour un autre pourcentage. Alors, nous, on fait nos devoirs, on modifie ça. Ce n'est pas des règles gouvernementales qui vont maintenant empêcher des sociétés de transport qui n'avaient pas fini ou terminé un projet ou qui avaient des difficultés dans

l'échéancier du projet dans l'année qu'ils l'utilisaient de ne pas pouvoir le transférer dans un autre. Ça, c'étaient des responsabilités politiques de législation auxquelles tout le monde faisait face. Je me suis engagé à les modifier, c'est ce que je fais aujourd'hui dans ce projet de loi là. Donc, il y a déjà ce 40 % là qui n'était pas utilisé, qui, je l'espère, va l'être, donc qu'on ait un taux de réalisation de projets beaucoup plus élevé.

Dans un deuxième temps, au niveau du financement, on donne aussi des pouvoirs à la CMM d'étendre, évidemment, la tarification, là, du 45 \$ sur les plaques d'immatriculation. Et il y a aussi, lors de la dernière étude économique, le bilan économique qui a été fait, mise à jour économique, où il y a une augmentation aussi pour les véhicules à haute cylindrée par catégories pour l'ensemble du Québec qui va ramener, bon an mal an, une trentaine de millions, sinon plus, spécialement dans le transport collectif. Alors, il y a des sources de financement nouvelles qui pointent à l'horizon. Il y a une meilleure gestion aussi qui est exigée des gestionnaires. Il y a un ajout d'experts indépendants qui viennent, je dirais, moi, bonifier la prise de décision sur le développement. Et, bien, en terminant, je vous dirai aussi, également, que l'ensemble des élus comprennent aujourd'hui que travailler en silo, ce n'est plus une solution. Je l'ai dit, je salue les élus municipaux, qui, souvent, dans leurs municipalités, font des bons coups en matière de transport collectif, mais comprenez bien que l'interrelation, cependant, entre une région et une autre est un peu difficile. On va le voir dans un grand ensemble métropolitain, on va le voir aussi pour les gens qui sont à l'extérieur de la CMM pour leur permettre davantage. C'est l'objectif de ce projet de loi.

Le Président (M. Bérubé) : M. Beaudry.

M. Beaudry (André) : Bien, merci. Il y a plusieurs réponses, en tout cas, que vous donnez qui correspondent à des préoccupations qu'on a mentionnées et qu'on avait. Bien sûr qu'on reçoit favorablement les commentaires. Il restera à voir maintenant l'évolution des travaux, puis on espère être sollicités d'entrée de jeu pour être capables de donner des lectures qu'on a de la réalité terrain. Et là, bien sûr, le projet de loi vise la couronne Montréal, Laval et Longueuil, et mes collègues, là, seront tout à fait disponibles pour parler d'une façon beaucoup plus spécifique que moi de la réalité des territoires concernés, mais il reste que toute la notion du transport adapté...

Voyez-vous, là, ça l'est aussi, la notion de la définition, la première intervention. Quand on parle de transport collectif puis qu'il y a 60 % de réalisation de projets, c'est dans le cadre d'un programme en transport collectif, et le transport adapté est un autre programme à côté. Et l'objectif, c'est qu'il y ait la possibilité d'une meilleure utilisation, et ça, je comprends bien. En même temps, la réalité des personnes ayant des limitations... ont des besoins spécifiques de déplacement, et ces besoins-là, qu'on soit dans un grand centre ou dans une plus petite ville, ces besoins-là sont importants.

Et les municipalités, vous l'avez mentionné, dans plusieurs territoires... puis je ne veux pas faire de politique parce que ce n'est pas mon rôle, là, mais ont donné des efforts. Quand on parlait des pourcentages de participation financière tantôt, quand le pourcentage de participation gouvernementale diminue, c'est à la fois les usagers et les municipalités qui ont pris charge de compenser la différence parce que les coûts n'ont jamais arrêté de progresser. Alors, c'est un peu ça, la réaction, M. le Président, là, que j'aurais, à moins que mes collègues aient des propos à ajouter.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va?

M. Beaudry (André) : Ça va.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va. M. le ministre, autre chose à ajouter?

M. Poëti : Je ne sais pas si j'ai des collègues qui avaient une question. Moi, pour moi, c'est terminé. Et je veux vous dire que j'entends bien et bien lu votre mémoire également.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Dans votre mémoire, vous dites que les services de transport adapté sont intégrés aux MRC et aux CIT de la couronne nord et, pour la couronne sud, il y a divers modèles de gestion qui cohabitent. Il y a des OBNL, régies intermunicipales de transport, MRC, CIT et municipalités. Pouvez-vous nous expliquer, dans le cas de la couronne nord, quand vous dites que les services de transport adapté sont intégrés, qu'est-ce que ça veut dire, «sont intégrés»?

M. Lamoureux (Pierre) : Ce que ça veut dire, c'est que les modèles d'organisation ont...

M. Beaudry (André) : ...je vais laisser la parole à mon collègue Pierre Lamoureux.

Le Président (M. Bérubé) : J'allais le dire. Alors...

M. Beaudry (André) : M. le Président, j'ai...

Le Président (M. Bérubé) : Ça va, on facilite les échanges. M. Lamoureux, c'est à vous.

• (15 h 30) •

M. Lamoureux (Pierre) : Merci. C'est sûr, comme on le dit dans le mémoire, depuis 1979 que le transport adapté s'est mis en place au Québec. Souvent, ça a démarré dans certaines municipalités via des clubs sociaux, via des organismes

sans but lucratif. Il y a eu toutes sortes de formes d'organisation, et le service a démarré parce que les gens avaient des préoccupations pour les gens à mobilité réduite qui n'avaient pas de facilités de déplacement, et donc ça s'est développé au fil du temps.

Depuis quelques années, je ne me souviens plus en quelle année exactement, mais, sur le territoire de la couronne nord, on avait le CRT Lanaudière, le Conseil régional de transport Lanaudière, et, au moment de sa création, les municipalités régionales de comté, les six MRC qui le composent, ont déclaré leur compétence en matière de transport collectif. Donc, pour la MRC L'Assomption et la MRC Les Moulins, ce sont les MRC qui organisent le transport, autant collectif régulier que collectif adapté, donc régulier et adapté, alors que, pour la région de Laurentides, c'est un conseil intermunicipal de transport qui s'est mis en place et, au fil du temps, donc, qui s'est développé, s'est agrandi et qui livre le service, qui planifie le service et qui le fait.

Pour les deux autres MRC, c'est que chaque MRC a ses propres effectifs qui s'occupent du transport et qui s'occupent de la gestion des contrats. Le service est fait via des contrats avec des fournisseurs, autobus ou taxis. C'est elles, les MRC, qui s'occupent aussi de toute la partie administrative, donc l'admissibilité, parce qu'au transport adapté les gens doivent être admis selon la politique d'admissibilité du ministère des Transports. Donc, l'administration, l'admission sont faites par les employés de la MRC, la répartition, la réception des demandes de déplacement. Donc, c'est chacune des MRC qui s'en occupe.

Et nous, c'est une des questions qu'on a, c'est que, dans le projet de loi, il est mentionné que les employés des CIT et du CRT deviennent des employés du RTM et/ou de l'ARTM, mais notre questionnement... Et nous, parmi nos membres, il y a beaucoup d'inquiétude actuellement. C'est que tous ceux qui travaillent, justement, dans les MRC, ce n'est pas spécifié tel quel, les municipalités, les organismes à but non lucratif, qu'est-ce qu'il en est pour eux, et je peux vous dire qu'actuellement il y a beaucoup d'inquiétude dans le milieu. Est-ce que c'est un oubli de la part du ministère dans le projet de loi? Est-ce qu'on croyait que le CRT englobait les deux MRC comme L'Assomption et Les Moulins? C'est la question qu'on a, entre autres, qu'on pose dans notre mémoire.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme de Santis : Est-ce que la situation est différente pour la Rive-Sud?

M. Lamoureux (Pierre) : C'est pareil, sauf que, sur la Rive-Sud, on retrouve d'autres types d'organisations comme une régie intermunicipale de transport, des organismes à but non lucratif qui, eux, ont été créés à l'époque pour s'occuper du transport adapté, et donc ils font la gestion. Et il y a des MRC aussi, et il y a CIT. On retrouve toute cette variété d'organisations.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, autre chose?

Mme de Santis : J'ai une autre question. Vous avez une préoccupation quant au financement et vous demandez qu'on regarde ça. En anglais, on dirait : Let's think outside the box. Est-ce que vous, vous avez des suggestions, des recommandations à faire quant au financement?

M. Beaudry (André) : Vous me permettez, M. le Président?

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

M. Beaudry (André) : Alors, là-dessus, ça fait plusieurs occasions qu'on jase avec le ministre aussi, là, ou les représentants du cabinet. C'est sûr qu'on a des attentes au niveau du transport adapté de façon à ce que le pourcentage de la participation financière gouvernementale remonte un peu. Quand on dit qu'actuellement le pourcentage varie entre 30 % et 60 %, on est loin du 75 % initial qui existait à l'époque. Alors, dans ce sens-là, dans d'autres occasions et d'autres mémoires, on a parlé d'un objectif à atteindre autour de 65 % des coûts admissibles au transport adapté, ce qui n'est pas le cas actuellement.

À même titre, dans les budgets, pour donner des précisions, il y a une majoration possible des organismes pour la notion qu'on appelle l'achalandage. Historiquement, la notion de l'achalandage était financée par le ministère sur l'année précédente à une hauteur de 90 % à 100 %. Maintenant, à cause des compressions puis, bien sûr, de l'orientation gouvernementale, ce financement-là de rehaussement de l'achalandage est autour, si ma mémoire... je vous dis ça de mémoire parce que je n'ai pas les chiffres devant les yeux, mais est autour de 45 %. Alors, ce que ça crée dans les organisations — et ça, c'est à travers le Québec, là, ce n'est pas juste en lien au projet de loi — ce que ça crée, c'est des pressions importantes pour les organismes de transport adapté. À titre d'exemple, il y a des organismes qui ont eu à assumer, à ce moment-là, une perte de 65 000 \$, à peu près, dans l'année parce que, dans le budget, ils avaient budgété un achalandage selon les programmes existants. Alors, dans ce sens-là... Et c'est pour ça qu'on ramène tout le temps, en lien avec la capacité du gouvernement, oui, d'atteindre une bracket d'à peu près 65 % des coûts admissibles au niveau budgétaire.

Mme de Santis : Mais est-ce que vous avez des recommandations à faire quant à d'autres sources de financement?

M. Beaudry (André) : Bien là, on le sait que, dans certains territoires, donc, à Montréal, il y a la taxe sur l'essence qui se parle. On le sait que, dans le territoire de la Gaspésie, il y a aussi une taxe spéciale sur l'essence qui existe pour

supporter le transport adapté et collectif. Est-ce que c'est une opération qui devrait s'étendre à travers le Québec? Bien embêtant, mais on le sait que c'est une mesure qui peut être utilisée. On sait aussi qu'il y a une taxe sur les grosses cylindrées. Alors, ça, il faudrait voir comment le législateur décide de maintenir ces orientations. Parce que ce qu'on ressent dans les territoires, c'est que les usagers ont de la difficulté à absorber des hausses de tarifs de par leur propre situation financière, et les municipalités passent de plus en plus de messages comme quoi elles ne veulent plus rehausser leur contribution financière, et ça, c'est des éléments importants au niveau des limites budgétaires. Je ne sais pas si je...

Le Président (M. Bérubé) : Il ne nous reste que quelques...

M. Beaudry (André) : Je ne peux pas aller beaucoup plus loin que ça.

Le Président (M. Bérubé) : Il ne nous reste que quelques secondes. En fait, on est arrivés à échéance, et ça serait au tour maintenant de l'opposition officielle, qui dispose d'un bloc de temps de 14 min 24 s. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Vous me permettrez de saluer M. le ministre, les députés du gouvernement, les députés de la CAQ, vous saluez. Merci de votre présence, MM. Beaudry, Lamoureux et Mme Desmarais.

Selon votre compréhension du projet de loi, on voit que, dans votre mémoire, là, vous parlez qu'il y a, dans le fond, 22 organismes touchés, dont 12 que vous appelez AOT et 10 organismes de transport adapté qui travaillaient, là, avec les CIT et les différents réseaux de transport, là. Mais, avec le nouveau projet de loi, ces organismes-là vont être appelés — puis je voulais avoir votre compréhension — j'imagine, à travailler avec les nouvelles structures qui sont créées, et qu'en sera-t-il des territoires qui sont, je dirais, délaissés par le nouveau découpage? Parce que les nouveaux territoires ne couvrent pas l'ensemble des CIT, des neuf CIT anciens qui sont abolis, donc comment vous pensez que le travail va se faire avec... Comme les CIT n'existeront plus, comment vous allez faire pour couvrir les territoires non couverts?

Le Président (M. Bérubé) : M. Beaudry...

M. Beaudry (André) : Pierre, mon collègue, va répondre à cette question.

Le Président (M. Bérubé) : M. Lamoureux, c'est à vous.

M. Lamoureux (Pierre) : Bien, je vous donnerais un exemple chez nous, où, effectivement, on est affectés, dans le sens que le territoire de la CMM n'inclut pas deux municipalités qui font partie de la MRC L'Assomption et pour lesquelles, actuellement, la MRC L'Assomption organise le service de transport collectif régulier et adapté. Et, sur la couronne sud, c'est encore là où on retrouve la plus grande complexité. Alors, quand on essaie de comparer les territoires de la CMM, des MRC, des CIT, c'est très variable à ce niveau-là encore plus. C'est certain que, nous, notre lecture du projet de loi semble dire qu'au niveau du RTM il y aura possibilité d'établir des ententes avec des municipalités à l'extérieur du territoire en autant qu'il y ait au moins une municipalité du territoire du RTM qui est desservie. C'est ce qu'on comprend puis c'est ce qu'on voit qui pourrait être fait. Mais c'est certain qu'encore là, actuellement, quand on regarde les territoires de chaque organisme de transport adapté, les municipalités qui se trouvent à être exclues de la CMM, on peut comprendre que, pour les clients, pour les employés, pour les gens qui sont concernés par ces déplacements-là, actuellement ça laisse beaucoup d'incertitude.

Et comment tout ça va se passer? Comment ça va venir affecter le service qu'ils ont? On comprend que oui, il y a une possibilité de le faire via ce qui est inclus dans le projet de loi. Mais comment ça va se faire et quand est-ce que ça va se faire, actuellement il y a comme une zone d'incertitude qui est très grande, là.

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

Mme Ouellet : Oui. Et, par exemple, si on prend la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui n'est pas incluse dans le territoire de la CMM, comment vous pensez que le transport adapté va pouvoir être desservi?

Le Président (M. Bérubé) : M. Beaudry.

M. Beaudry (André) : Je vais laisser ma collègue de la couronne sud. Je ne sais pas... Es-tu en mesure?

Mme Desmarais (Hélène) : Bien, on ne sait pas trop ce qui va arriver avec Saint-Jean, là. Moi, je ne le sais pas.

Le Président (M. Bérubé) : Mme Desmarais, allez-y.

Mme Desmarais (Hélène) : On ne le sait pas, là, qu'est-ce qui va arriver avec Saint-Jean. Je ne peux pas vous répondre.

• (15 h 40) •

M. Beaudry (André) : Je complérais en disant que c'est un peu un défi des municipalités qui seront tout à fait limitrophes, hein? Mais ça, c'est la même réalité de défi territorial que d'autres territoires vivent. L'interpénétration, sans jeu de mots, là, entre les MRC, par exemple, c'est variable, et chaque territoire n'a pas le même niveau de desserte dans

ce contexte-là. Donc, on pourrait présumer que l'autorité et/ou le réseau de transport métropolitain pourraient prendre une entente, dépendamment des niveaux budgétaires, avec les personnes concernées de Saint-Jean-sur-Richelieu ou Saint-Jean Iberville pour être capables de faire le transport. Mais, en même temps, on est sur une notion hypothétique parce qu'on est limitrophe.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

M. Beaudry (André) : Je ne sais pas si ça répond, Mme la députée, là, mais...

Mme Ouellet : Bien, ce que je comprends, c'est qu'en fait ces régions-là qui sont délaissées, c'est qu'on ne sait pas du tout comment le service... puis que vous êtes aussi dans l'ignorance de comment vous allez être capables d'offrir le service de transport adapté dans ces secteurs-là qui sont délaissés, là, dans le nouveau découpage qui est présenté des nouvelles structures par rapport aux anciens CIT.

M. Beaudry (André) : La nuance que je ferais, c'est à moins d'ententes qui existent actuellement, qui permettent aux gens, par exemple, de Saint-Jean-sur-Richelieu, Iberville et compagnie de se rendre sur le territoire de Longueuil par des transits pour, ensuite, être capables d'aller sur le territoire de Montréal. Et ce qu'on vous donne comme information, c'est qu'on ne possède pas suffisamment l'information pour vous répondre d'une façon très précise à la question que vous posez dans l'exemple, là.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Et j'imagine que, dans les organismes, là, les 22 organismes qui sont touchés du côté du transport adapté avec le projet de loi n° 76... Comment ils appréhendent le travail qu'ils auront à faire? Parce que, là, ils sont habitués de travailler avec différents intervenants qui sont en place, comment ils appréhendent le changement de travailler avec les nouveaux organismes?

M. Lamoureux (Pierre) : Bien, encore là, je vous dirais qu'il y a beaucoup d'incertitude. On n'a aucune idée de qu'est-ce qui va se passer exactement, et les gens sont beaucoup dans l'inquiétude, effectivement. Je vous dirais qu'il faut comprendre qu'au transport adapté c'est un service qui est très, très spécialisé. Ne serait-ce que pour former une personne qui est capable, là, de recevoir les demandes de déplacement, de faire la répartition, donc ça prend une connaissance de multiples variables, une connaissance du territoire qui est importante. C'est certain que c'est long à former, ces gens-là, déjà, et là tous ces gens-là, actuellement il y en a beaucoup qui sont inquiets et qui se demandent qu'est-ce qui va se passer, et là est-ce qu'on attend...

Ceux qui sont mentionnés dans le projet de loi se disent : Bon, on va travailler pour le RTM, semble-t-il. Mais ça va être où? Ça va être quoi? Comment ça va se passer? Et, pour tous les autres, c'est certain que, là, encore plus, on n'a aucune idée. Ceux dans les MRC, dans les municipalités, là, il n'y a aucune certitude, du tout, et c'est pour ça qu'on tient à reposer cette question-là : Est-ce que c'est un oubli dans le projet de loi? Est-ce que ça va être englobé? Est-ce que ça va être intégré? Mais ce qui est un peu inquiétant pour nous comme gestionnaires, je vous dirais, c'est que beaucoup de gens, devant cette incertitude-là, vont peut-être se dire : Bien, je n'attendrai pas qu'on m'impose quelque chose qui est à venir peut-être à court terme, et ces gens-là risquent déjà de bouger pour peut-être chercher autre chose comme emploi. Et ça, ça va amener une période de perturbation, là, pour la livraison du service parce que, comme je vous dis, c'est quand même très long avant de former quelqu'un pour qu'il devienne performant. Ça fait que c'est vraiment une période actuellement qui n'est pas très drôle, là, pour l'ensemble des employés, là.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Est-ce que vous pensez que les 22 organismes touchés de votre côté vont être maintenus tels quels avec les nouvelles structures?

M. Lamoureux (Pierre) : Bien, je vous dirais qu'actuellement ce n'est pas ce qu'on croit voir, ça nous étonnerait. On s'attend tous à ce qu'il y ait des changements. Donc, on entend parler déjà depuis plusieurs mois à savoir que les services tels quels de transport adapté seraient maintenus. J'imagine qu'au RTM, quand on nommera les gens qui s'en occuperont, du comité de transition, ils auront à envisager toutes sortes de possibilités par rapport à la façon de faire le service de transport adapté, la façon qu'il sera fait. Oui, ça pourrait, mais je pense qu'il n'y a personne qui s'attend à ce que ce soit maintenu tel quel. Ça, c'est clair.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce n'est pas clair pour vous, dans le projet de loi, si, par exemple, vos organismes de transport adapté qui offrent le service, là, directement aux personnes à mobilité réduite, s'ils vont être maintenus, donc. Parce que ce que je comprends, c'est que le réseau va avoir à coordonner, mais ce n'est pas lui qui va offrir directement le service. Il va encore passer à travers vos organismes ou si ça va être offert différemment?

M. Lamoureux (Pierre) : La question est entière pour nous aussi.

M. Beaudry (André) : Moi, je complérais sur le principe... André Beaudry.

Le Président (M. Bérubé) : Allez-y.

M. Beaudry (André) : Alors, sur le principe, dans la notion du transport adapté, c'est la répartition dans la livraison de service et aussi le transport par véhicules. Alors, si la question est à savoir est-ce que, dans les deux couronnes, les organisations vont rester telles quelles, on pense que non parce que le projet de loi vise à harmoniser. Est-ce qu'il y aura des collaborations en lien avec les réalités territoriales qui composent la Rive-Nord et qui composent la Rive-Sud? C'est la question qu'on pose, et on espère que oui, que ces ententes-là pourront se prendre avec l'autorité et/ou avec le Réseau de transport métropolitain qui sera mis en place.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, des informations disponibles pour l'instant, et on aura probablement l'occasion de requestionner le ministre à ce sujet-là... Donc, le projet de loi ne fait pas état de comment les différents organismes de transport adapté seront réorganisés. Donc, les gens qui sont dans ces organismes-là ne savent pas si l'organisme va rester tel quel, s'il y aura des fusions, s'il y aura une livraison différente du service, là. Pour l'instant, là, il n'y a pas d'information concernant ce point-là.

J'aimerais changer de secteur et parler du financement parce que vous l'avez abordé un petit peu plus tôt. Et j'ai eu l'occasion de rencontrer des organismes de transport adapté, mais dans les régions — pas dans la région métropolitaine, mais dans les régions, là, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et du Bas-Saint-Laurent — et ils m'expliquaient qu'il y avait eu des diminutions importantes de budget, et ce qui a amené des diminutions importantes de services. Donc, ce qu'ils tentaient de faire, c'était de maintenir le service pour aller à l'hôpital, par exemple, mais les services pour contrer l'isolement des personnes, par exemple l'exercice physique, les amener à la piscine ou de les amener, pour contrer l'isolement, jouer aux cartes dans des organismes communautaires, ils étaient obligés de couper ces services-là parce qu'ils n'avaient plus le financement. Donc, j'aimerais vous entendre sur la situation de la région métropolitaine concernant ce financement-là parce qu'il peut y avoir deux raisons. Il peut y avoir, premièrement, une augmentation des besoins, ça, c'est une chose, mais il peut y avoir en même temps une baisse du financement, ce qui fait que l'espace à combler est encore plus grand. Donc, j'aimerais vous entendre sur la question du financement du transport adapté.

Le Président (M. Bérubé) : M. Lamoureux.

M. Lamoureux (Pierre) : Si vous permettez, moi, je vous dirais que, nous, ce que l'on vit, particulièrement sur la couronne nord, il n'y a pas de baisse de financement comme telle, là. Le montant accordé au terme de la subvention, ce qu'on vit, par contre, c'est un plafonnement. Et, à partir du moment où, en même temps, en transport adapté, on vit une demande qui est sans cesse croissante, c'est certain que le plafonnement a pour conséquence, comme l'a exprimé tantôt M. Beaudry, qu'en quelque part il faut que quelqu'un compense et/ou il y a des décisions qui sont prises de réduire peut-être le service ou de plafonner aussi le service qui est offert.

Dans la région chez nous, je peux vous mentionner que, dans notre MRC, les municipalités ont toujours voulu continuer d'augmenter leur contribution, et aujourd'hui les municipalités mettent au-delà de 60 %, leur part pour les dépenses du transport adapté, alors que le ministère est rendu à 28 % des dépenses. Et c'est sûr que ça varie beaucoup d'une région à l'autre, ça varie beaucoup d'une municipalité à l'autre.

Il faut comprendre que, les personnes handicapées, on a mentionné la piscine, les cartes, et tout ça, mais il y en a beaucoup, c'est pour la formation, il y en a beaucoup c'est pour leur emploi. Et un des volets qui augmentent le plus actuellement, c'est au niveau de la santé aussi. Donc, le maintien à domicile a pour conséquence une pression énorme, et les recherches d'économies dans le réseau de la santé finissent pas se transporter chez nous, parce que, dans le réseau de la santé, les programmes qu'ils avaient à l'occasion pour transport, hébergement, pour aider les gens qui se déplaçaient en hémodialyse, ils sont en train de réduire ça considérablement et en disant aux gens : Bien, il existe le transport adapté, donc tournez-vous vers eux. Et nous, en même temps, on vit un plafonnement de notre financement.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, en vous précisant qu'il vous reste une minute.

Mme Ouellet : C'est beau. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va? Donc, on passe au deuxième groupe d'opposition, qui dispose d'un temps de 9 min 36 s. La parole est au député de Groulx.

• (15 h 50) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, messieurs, madame, bonjour. Alors, je vais continuer à faire du millage quant aux propos de ma collègue députée de Vachon. Mes questions allaient dans ce sens-là, au niveau, là, de budgets et de croissance, là, des services. Alors, bien, j'ai une petite question technique en premier, là. Lorsque vous parlez à la page 6, là, de... la clientèle augmente et s'alourdit, quand vous parlez de coûts admissibles actuellement... «Avant 2002, la contribution de l'État représentait 75 % des coûts admissibles...» Quels sont ces coûts-là qui sont admissibles au niveau de remboursements?

M. Beaudry (André) : Au niveau du programme de financement, ça, c'est dans le contexte du programme transport adapté, et les coûts admissibles sont tous les coûts qui sont reliés à ce qu'on appelle l'opérationnel de la livraison de transport. Il y a des coûts qu'on appelle administratifs qui sont exclus des coûts admissibles. Donc, le personnel de répartition, le coût des véhicules, etc., sont les coûts admissibles dans le programme du transport adapté. Ça illustre...

M. Surprenant : Parfait, merci. Alors donc, je comprends qu'au niveau du financement les montants de financement sont demeurés relativement stables. Comme votre collègue le mentionnait tantôt, c'est la croissance de la demande qui fait qu'il y a un écart, finalement, de... Alors, pouvez-vous m'exprimer un peu plus clairement, au niveau de cette croissance de la demande là peut-être sur la Rive-Sud, sur la Rive-Nord puis le centre, comment ça évolue à l'heure actuelle? Au cours des cinq, six dernières années, disons.

Le Président (M. Bérubé) : Mme Desmarais?

Mme Desmarais (Hélène) : Oui, si vous permettez. Je reviens un petit peu à la question de tantôt pour la suite de ce que M. Lamoureux disait, c'est que nous autres, comme à la MRC, on a dû couper, pour janvier 2015, certains territoires qu'on allait, justement faute de financement, et se concentrer vers Longueuil, vu qu'il y avait plus de services. Donc, on a dû faire des choix dans nos coupures pour pouvoir, justement, essayer... Parce que ça augmente continuellement, et on n'est pas aidés nécessairement non plus. Parce qu'il y a des centres de réadaptation pour déficience intellectuelle qu'on dessert et qu'eux autres, ils n'embarqueront jamais dans le transport régulier, même s'il est bonifié, parce qu'ils ont une déficience, il faut s'assurer de leur prise en charge au niveau du porte-à-porte. Et, vu que les CRDI sont de moins en moins subventionnés aussi, ils leur trouvent des stages à l'extérieur. Donc, on fait de plus en plus de déplacements et on a de plus en plus de difficultés à les embarquer tous dans le même véhicule. Donc, ça augmente continuellement nos coûts.

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

M. Surprenant : Oui. Très bien. Alors, vous me parlez de la Rive-Sud, vous me parlez également de Montréal et puis de la Rive-Nord. Comment ça évolue, cette pression-là?

M. Beaudry (André) : Bien, je ne peux pas parler pour Montréal comme telle, je peux vous parler pour la couronne nord. Nous, chez nous, c'est une croissance de plus de 7 % qu'on vit par année de la demande de déplacements, donc une croissance qui provient principalement du vieillissement de la population, pas... Heureusement, les gens sont de plus en plus... vivent plus vieux, vivent plus en santé, mais ils finissent quand même, à un moment donné, pour plusieurs, à arriver où ils ne peuvent plus conduire leur véhicule et où les réseaux de transport réguliers ne sont pas tous accessibles, et donc les gens utilisent le transport adapté, principalement pour les besoins de santé, mais aussi pour des besoins de loisirs.

Mais on a aussi au niveau de la formation... on veut intégrer et faire une formation à l'intégration sociale de plus en plus des gens qui ont une déficience intellectuelle, donc des gens qui ne peuvent pas utiliser, encore là, le réseau régulier seuls. Et donc le transport adapté est là, et ça, de plus en plus, il y a des efforts — chez nous, en tout cas — pour les former et les intégrer.

Et il y a aussi les organismes de loisirs. Quand le réseau de la santé et des affaires sociales donne de l'argent à un organisme communautaire pour qu'il organise des activités, bien, ça finit par se traduire aussi qu'ils ont besoin de déplacements. Et ça, ils se retournent vers nous à ce moment-là, alors que, nous, notre budget demeure à peu près le même. Si les municipalités en mettent plus, on peut offrir le service, mais, sinon, c'est sûr que c'est là qu'on est obligés de rationaliser puis de voir.

En passant, j'aimerais juste qu'on signale, qu'on se rappelle aussi qu'en transport adapté au Québec, pour les couronnes, pour avoir fait l'étude il y a quelques années, on a une performance qui est quand même excellente au niveau des coûts par déplacement. Il n'y a pas du tout de gaspillage, il n'y a pas de mauvaise gestion financière, je peux vous l'assurer. Je regarde l'ensemble des gestionnaires, les coûts par déplacement moyens, c'est 20 \$. Et, si on se compare à ce qui se fait ailleurs au Canada et même ailleurs dans le monde, on est quand même très performants au niveau du transport adapté ici.

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

M. Surprenant : Alors, vous me donnez des chiffres concernant les couronnes, vous n'avez pas de chiffres concernant Montréal au niveau de la croissance de la demande. Est-ce que vous sous-entendez qu'il n'y a pas nécessairement de croissance que vous avez à gérer de la demande à Montréal, mais qu'elle provient essentiellement des coûts de la couronne, la pression, la demande sur l'offre de services?

M. Lamoureux (Pierre) : Bien, nous, nos organismes, ça représente tous les organismes, sauf ceux des neuf sociétés de transport en commun. Donc, la STM, STL et RTL, ils ne sont pas membres chez nous, donc on n'a pas l'information. Mais je sais pertinemment qu'eux autres aussi vivent une croissance importante au niveau du transport adapté.

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

M. Surprenant : Est-ce que vous sentez qu'au niveau des façons de faire actuelles en ayant un organisme... Est-ce que vous sentez que vous seriez mieux servi avec la proposition qui est faite de changer les façons de faire ou qu'avec

la... actuelle vous pourriez mieux travailler? Est-ce que vous sentez qu'on avance — c'est ça qui est ma question — avec qui est proposé comme projet de loi?

Une voix : Grande question...

M. Beaudry (André) : Je vais y aller. Je pense que c'est une grande question. L'avantage du projet de loi actuel, c'est de venir préciser le nombre d'interlocuteurs potentiels — ça, c'est un avantage — en diminuant ce nombre d'interlocuteurs là. Je pense que l'ensemble des intervenants d'un territoire, qu'on parle de la couronne sud, de la couronne nord ou de Montréal, sont tout à fait prêts à continuer à travailler en concertation et en partenariat, et c'est pour ça que moi, je pense que c'est la notion du nombre d'interlocuteurs qui va venir... À partir du moment où, par exemple, les CIT n'auront plus nécessairement besoin de passer par un interlocuteur qui fait la compilation statistique et/ou reçoit les chèques pour faire une boîte à maille de distribution par la suite, ça, ça sera un avantage du projet de loi. Ça pourrait être aussi un avantage de venir canaliser avec qui on a à intervenir pour la région métropolitaine.

L'autre élément qu'on pourrait se questionner aussi, c'est est-ce que ce modèle va s'étendre à d'autres territoires à travers le Québec dans deux ans, dans trois ans, dans quatre ans ou dans cinq ans en termes d'harmonisation? Alors, ça aussi, on peut se questionner. Et est-ce que ça sera bénéfique? Là, c'est des questions de point de vue, mais je pense que les gens du milieu sont prêts.

L'autre élément qu'il faut soutenir aussi, c'est est-ce que, dans le cadre du projet de loi, on parle d'une intégration, par exemple, de tout le service de répartition, là où la centrale d'appels, téléphones, etc., pour les réservations... Alors, est-ce que ça devient centralisé à ce moment-là dans un territoire? Est-ce que ça devient centralisé pour l'ensemble des couronnes? C'est des grandes questions parce que ça veut dire de l'achalandage, ça veut dire aussi du besoin, ça veut dire aussi des détails, quand on embarque dans la notion du transport adapté, en termes de délais. Il faut tenir compte de la capacité de la personne, sa rapidité de démarche, etc. Alors, dans le transport adapté, il y a tellement de spécificités que ça, ça peut devenir complexe. Mais c'est des questions qu'on peut soulever en termes de questionnement.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député...

M. Beaudry (André) : Concernant la lourdeur, il y a la notion du vieillissement, mais mon collègue aussi a fait référence tantôt au réseau de la santé. Et je ne pense pas que c'est exclusif couronne nord, couronne sud, ça doit sûrement être présent à Montréal, comme ça l'est, présent, dans l'ensemble des territoires du Québec. Donc, le vieillissement est présent. La notion du désengagement du réseau de la santé dans sa propre responsabilité de transport par rapport à ses propres clients a un impact sur le transport adapté. De plus en plus, on a des demandes de transport pour aller dans les centres de jour. Que ce soit à Montréal, à Laval, ou à Longueuil, ou à Québec, ou chez nous, à Victoriaville, c'est la même réalité, les gens, maintenant, transfèrent vers le transport adapté pour aller en centre de jour, alors qu'historiquement c'étaient les réseaux de santé, donc les hôpitaux et/ou les CLSC, qui avaient des budgets de transport pour leurs propres clients. Alors, ces budgets-là ayant fondu, diminué par des choix, la pression d'achalandage, ce qu'on parlait tantôt, vient d'augmenter sur l'ensemble des transports adaptés. J'espère avoir répondu...

Le Président (M. Bérubé) : 15 secondes, M. le député de Groulx. Un commentaire?

M. Surprenant : Ça va aller.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va? Alors, je vous remercie pour votre présentation.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe, la Fédération des transporteurs par autobus, de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 59)

(Reprise à 16 h 8)

Le Président (M. Bérubé) : Je souhaite la bienvenue à nos invités de la Fédération des transporteurs par autobus. Je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Fédération des transporteurs par autobus

M. Paquette (Martin) : Alors, bonjour. Merci. Mon nom est Martin Paquette. Je suis président de la Fédération des transporteurs par autobus et propriétaire de deux entreprises dans les Basses-Laurentides qui effectuent du transport public avec la quatrième plus grosse organisatrice de transport de personnes au Québec, soit le CIT Laurentides. Je suis accompagné par... avec Geneviève Frenette, avocate à la fédération, et M. Martin Bureau, directeur des Communications à la fédération.

En premier lieu, j'aimerais remercier la commission de laisser l'opportunité à la fédération de s'exprimer sur le projet de loi n° 76. Nous avons déposé un mémoire hier, et je vais laisser Martin en dresser les grandes lignes.

• (16 h 10) •

M. Bureau (Martin) : Alors, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, on vous dirait d'emblée que la fédération accueille positivement, là, les fondements, là, du projet de loi en soi. Je pense qu'on est tous d'accord sur le fait que notre système de transport collectif doit évoluer, doit interconnecter, il doit être... pour mieux répondre aux déplacements des usagers, et ce, tout en maintenant des standards de qualité en termes de services.

La fédération salue également la volonté du gouvernement de diminuer le nombre de titres de transport. Ça, on l'a vu dans le projet de loi, on est tous d'accord à ce fait-là aussi, que ça va simplifier grandement la fluidité et les déplacements des usagers, mais aussi les opérations des transporteurs qui opèrent à contrat.

Toutefois, le projet de loi soulève certains questionnements. Il soulève des inquiétudes sur deux points : la place des entreprises privées dans le futur réseau de transport métropolitain et les méthodes d'attribution des contrats une fois que les contrats vont être à terme. On voulait juste mentionner d'emblée qu'il est important que les transporteurs urbains représentent une part non... Excusez, il est important de mentionner que le transport urbain représente une part non négligeable des opérations de nos membres. On parle ici des contrats, qui totalisent plus de 127 millions. Donc, comme je vous le disais, ce n'est pas négligeable. Pour donner un ordre de grandeur, ça représente 592 autobus qui desservent 109 municipalités. Parenthèse, je vous dirais que le respect des contrats jusqu'à leur échéance, tel qu'exprimé dans le projet de loi, s'avère très rassurant pour les entreprises qu'on représente.

Autre point avant de tomber dans nos inquiétudes, on voulait souligner aussi que le partenariat public-privé, en transport collectif, est une formule gagnant-gagnant selon nous. Les ententes négociées garantissent une qualité de services à prix compétitif et une flexibilité opérationnelle qui permet de répondre efficacement et rapidement aux besoins changeants des usagers selon les particularités régionales, donc selon le découpage actuel.

Première préoccupation, je vous dirais qu'à la lecture du projet de loi c'est sûr que, nous, en base comparative, on avait la loi sur les CIT. À la lecture du projet de loi n° 76, on remarque que le projet est plus ambigu quant au rôle des transporteurs privés. Dans le projet de loi sur les CIT, le premier article définissant bien ce qu'était un conseil, une municipalité et un transporteur, ce qu'on ne retrouve pas, malheureusement, dans le projet de loi n° 76.

Deuxième préoccupation, on vous dirait que c'est le rôle. On se questionne sur le rôle du réseau et la portée de la loi. Je vais vous faire la lecture de l'article 5, qui se lit comme suit : «Le réseau exploite une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées.» Nous, sans vouloir faire de la sémantique, c'est quand on parle «exploite», exploiter, pour nous, ça laisse sous-entendre qu'éventuellement le RTM pourrait faire l'achat de véhicules, exploiter des lignes au même titre qu'une société de transport en commun, et ce, au détriment des entreprises qui sont actuellement à contrat.

Un autre exemple, le réseau en tant qu'exploitant, est-ce qu'il pourrait transférer des lignes qui sont achalandées, qui sont actuellement opérées par des transporteurs privés vers des sociétés de transport public pour agrandir les territoires des sociétés de transport public? Ces transferts auraient pour conséquence de fragiliser, vous comprenez bien, les opérations des entreprises et amputeraient grandement les heures de rémunération et d'opération de ces derniers, puis qui occasionneraient aussi des pertes financières.

Quand on se réfère à l'article 3 de la loi sur les CIT, il est spécifié que les conseils organisent les services de transport. Même que le deuxième alinéa de l'article 3 précise expressément que les CIT avaient l'obligation de contracter les services, et non de les exploiter, ce que l'on ne retrouve pas encore dans le projet de loi... en tout cas, pas explicitement dans le projet de loi n° 76. Donc, la fédération, en termes de ces préoccupations-là, on est donc d'avis que le rôle du réseau soit d'organiser, de planifier et de contracter, et non d'exploiter les services de transport collectif.

Notre deuxième questionnement, c'est à titre des attributions de contrats. Comme je l'ai dit d'emblée, on salue le fait que les contrats vont être respectés à échéance. Mais, quand on lit l'article 9, qui réfère notamment aux articles 93 et 95 de la Loi des sociétés de transport en commun, il est prévu que les contrats de 100 000 \$ et plus doivent être attribués par appel d'offres public. Bon, je vous dirais qu'on n'est pas contre les appels d'offres, loin de là, ça fait partie du quotidien des entreprises, mais on croit, toutefois, que le réseau devrait garder une marge de manoeuvre en matière d'attribution de contrats, tout comme il était le cas dans la loi sur les CIT, qui permettait aux CIT d'octroyer les contrats selon trois méthodes : les appels d'offres publics, on parle d'appel d'offres sur invitation et, bien sûr, la négociation de gré à gré. Alors, on est d'avis que l'intérêt public serait mieux servi par un régime qui maintiendrait une liberté de choix dans l'attribution des contrats. Le réseau pourrait ainsi s'assurer d'utiliser de façon optimale les ressources existantes, éviter le monopole de service des sociétés de transport et de donner des leviers pour obtenir un bon rapport qualité-prix par un meilleur contrôle des prix puis une obligation de services de qualité.

Je vous dirais qu'aussi à l'article 10, quand on parle d'ambiguïté, juste pour venir boucler la boucle en termes de contrats, on dit dans l'article : «Pour l'exécution de sa fourniture de services auprès [des autorités régionales] de transport métropolitain, le réseau peut conclure un sous-contrat...» Donc, il peut, mais, selon nous, il devrait sous-contracter avec des entreprises.

Pour conclure, je vous dirais que, bon, on le disait que les transporteurs privés que l'on représente sont déterminés à poursuivre leur partenariat, puis de contribuer au développement du transport collectif, et de contribuer à desservir les municipalités des couronnes nord et sud de la grande région métropolitaine.

On réitère que le transport urbain est un secteur d'activité important pour nos membres. Je crois qu'ils ont su le démontrer au fil des dernières années en investissant dans leurs infrastructures, dans leurs flottes, dans leur main-d'oeuvre, et, à ce jour, bien, dans un objectif d'assurer un service de qualité et à juste prix pour les contribuables.

On espère que nos questionnements, nos inquiétudes et... que le secteur privé demeurera un choix dans l'exploitation des services de transport. Puis, bien entendu, bien, on est là pour répondre aux questions, et on sera disponibles après les travaux de la commission.

Le Président (M. Bérubé) : Merci pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, je comprends bien que vous recevez bien le projet de loi dans son ensemble. Il me semble que votre conseillère juridique a souligné des points de «peut», «doit». On est dans le législatif, un peu, du vocabulaire. Honnêtement, c'est ce que j'en comprends. Et, sur le volet des appels d'offres, j'aimerais vous entendre davantage parce que vous avez été plus rapides sur ce bout-là en disant : Bien, il faut bien... Les appels d'offres, on sait que ça arrive, mais... Avez-vous perçu dans notre projet de loi un changement à ce niveau-là? Est-ce qu'il y a quelque chose qui vous inquiète dans le fait qu'on préconise davantage des appels d'offres? En permettant, évidemment, du gré à gré de moins de 25 000 \$, mais est-ce que j'entends de votre part que le gré à gré à 100 000 \$ pour 10 ans serait encore une suggestion acceptable?

Le Président (M. Bérubé) : M. Paquette.

M. Paquette (Martin) : C'est sûr qu'on ne peut pas dire qu'on serait contre. Bien entendu, on connaît les appels d'offres aussi, là, on vit... Moi, si je prends mon exemple personnel, depuis 1993 je suis à contrat. Anciennement avec un OMIT, il y a eu fusion, c'est devenu une CIT. Il y a eu des renouvellements de contrat à chaque échéance de gré à gré, et c'est une question de développer des partenariats, question d'avoir — comment je vous dirais? — des infrastructures, les connaissances du territoire déjà en place. Il y a l'expérience en arrière de ça, rattachée à ça. Et, on le dit bien, de la négociation de gré à gré, il y a des échanges, bien entendu, d'un autre côté aussi, là, ils ne signent pas ce que je veux avoir, bien entendu, là.

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

M. Poëti : Alors, je comprends que vous n'avez pas d'objection, tel que les bonnes règles de gouvernance l'imposent dans des contrats d'importance, que les appels d'offres soient faits à tous, là.

M. Paquette (Martin) : On peut comprendre que, s'il y a un problème de services, un problème de... De toute façon, tous les contrats avec des CIT, il y a les clauses de rendement, les ci, les ça. Alors, je me dis : Si jamais le service est rendu à bon escient... Alors, bien sûr, si on a un problème de services, on a un problème de... il y aura appel d'offres, on n'est pas contre l'appel d'offres, mais on préconise le statu quo dans le terme de laisser les trois possibilités.

M. Poëti : Est-ce qu'il y a des montants maximums, selon vous, qu'on devrait établir ou pas?

M. Paquette (Martin) : Bien là...

M. Poëti : Non, mais j'aimerais vous entendre, vous êtes une personne du privé, parce que je parle à quelqu'un du privé ici, un homme d'affaires, et vous connaissez les règles de gouvernance aujourd'hui, vous connaissez les règles d'appel d'offres. À moins de me tromper, on a eu hier le rapport de la commission Charbonneau, qui souligne, hein... qui nous enlène et qui nous guide vers des guides de pratiques d'attribution de contrats plus transparentes, et le gré à gré, dans certains cas, est obligatoire, hein, il peut être utile, nécessaire, urgent parce qu'il le faut, puis je le comprends, et je ne l'annule pas. Mais, lorsqu'on fait une planification sur du moyen ou long terme avec un milieu qu'on connaît bien, qui est votre domaine, est-ce que vous croyez que la préférence des appels d'offres, c'est, en fait, la meilleure option en transparence pour l'ensemble des clients de la société?

• (16 h 20) •

M. Paquette (Martin) : En termes de transparence, oui, je vous dirais oui, pas de problème. On a vécu une soumission dernièrement dans une CIT pas loin de chez nous à laquelle c'était une soumission sur invitation, et le seul transporteur qui a soumissionné était le transporteur déjà en place parce qu'il y a des exigences à ce contrat-là, il y a des exigences que le territoire, que la clientèle amènent, des connaissances que les gens déjà en place ont développées au fil des ans.

M. Poëti : Parfait, merci. Est-ce qu'il y a des gens qui ont...

Le Président (M. Bérubé) : ...membres du groupe parlementaire aimeraient intervenir? Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Anglade : Parfait, merci. Merci pour votre présentation. J'aimerais vous entendre, moi... Vous avez beaucoup parlé de l'exploitation et du fait que le réseau pourrait exploiter, et non faire affaire avec le secteur privé. Quelles seraient les conséquences, selon vous, de cette exploitation-là? Pourquoi vous voyez ça de manière négative? Je veux juste comprendre le détail de votre réflexion en arrière de ça.

M. Paquette (Martin) : Moi, le danger que j'y vois, là-dedans, c'est que nos sociétés de transport n'auraient plus de pouvoir, et là on parle d'économies pour la société. Tu sais, il faut faire attention. On sait tous que le privé est plus économique que le public, on s'entend là-dessus. De toute façon, chez moi, je suis une pépinière pour les sociétés de

transport, je forme les employés pour aller là-bas. Nous, ce qu'on a peur, c'est que les sociétés prennent plus de pouvoir. Et, à ce moment-là, on sait fort bien qu'il y aura une augmentation de coûts, c'est sûr et certain, dans l'opération de notre réseau.

Mme Anglade : C'est les coûts qui vous animent. O.K. Parfait.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, ça va? Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Vous parlez d'un partenariat public-privé en transport collectif. Est-ce que vous pouvez me donner un peu plus de détails en ce que vous voulez dire quand vous parlez de partenariat public-privé? Ça a une définition dans ma tête, et j'essaie de voir si ça rencontre la définition que vous avez.

M. Paquette (Martin) : Bien, c'est un partenariat, bien entendu, auquel moi, je fournis des services, et, bien entendu, le payeur est l'État, là, on s'entend. C'est un petit peu ça que je veux vous dire, là, tu sais. Tu sais, moi, j'ai développé un partenariat avec mon client, qui est le CIT Laurentides, c'est quand même un public, mais, tu sais, je veux dire, il représente du public et il fait affaire avec le privé. C'est un petit peu ça que je vois ça de même.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme de Santis : Vous dites dans votre mémoire que huit des entreprises que vous représentez desservent les couronnes nord et sud. Est-ce qu'il y a d'autres personnes ou parties qui desservent la couronne nord et la couronne sud qui ne font pas partie de votre organisation?

M. Paquette (Martin) : Il y a un seul autre transporteur non membre de la fédération. En tout, il y a neuf entreprises privées qui opèrent dans une CIT, OMIT ou CRT.

Mme de Santis : Est-ce que le service d'autobus Rive-Nord, Rive-Sud est fourni uniquement par... service d'autobus est fourni uniquement par ces neuf entités ou est-ce qu'il y a une autre entité qui exploite les autobus?

M. Paquette (Martin) : Là, on parle les couronnes nord et sud et, bien entendu, CIT, OMIT et CRT. Alors, ils avaient l'obligation de contracter un contrat avec un privé, et c'est les neuf entreprises qu'on vous a... bien, les huit qu'on vous parle dans le mémoire parce qu'on représente les membres, plus l'autre transporteur qui est non membre de la fédération.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme de Santis : ...chacun de ces organismes ou entités a un contrat avec un CIT? Comment ça fonctionne?

M. Paquette (Martin) : Peu importe l'organisme, là, CIT, CRT ou OMIT, certaines fonctionnent avec une ligne, un contrat. Je dirais, un numéro de trajet, c'est un contrat. Il y a d'autres entités, d'autres CIT... Comme chez moi, j'ai un contrat pour effectuer les 65 000 heures de service que je fais pour le CIT Laurentides.

Mme de Santis : Et comment ces contrats ont été attribués?

M. Paquette (Martin) : Depuis 1993, ces contrats-là ont été renouvelés à toutes les échéances des contrats de gré à gré.

Mme de Santis : Est-ce qu'il y a eu des soumissions à un moment donné ou c'est toujours de gré à gré?

M. Paquette (Martin) : Ça a été toujours fait de gré à gré. C'est sûr que le client a fait ses recherches, savoir qu'est-ce qui se payait ailleurs, ont fait leurs comparatifs avec des sociétés de transport, ont fait leurs comparatifs avec d'autres CIT et ont demandé des exigences supplémentaires à chaque renouvellement, et ça a toujours été renouvelé de gré à gré en bons partenaires.

Mme de Santis : Est-ce qu'il y a de la concurrence qui peut être faite pour un contrat? Parce que, quand c'est toujours de gré à gré, est-ce qu'on cherche même, à un moment donné, de voir s'il y a quelqu'un d'autre qui peut offrir un meilleur service à un meilleur prix?

M. Paquette (Martin) : Comme je vous l'expliquais tantôt, il y a eu appel d'offres cet été dans une CIT sur invitation, et il y avait quatre personnes invitées, il y a eu juste, seulement une personne — et c'était le transporteur existant — qui a obtenu l'appel d'offres pour la simple et bonne raison que c'est beaucoup... c'est les infrastructures, c'est les véhicules, c'est beaucoup d'exigences, c'est le personnel, alors c'est le seul qui a pu...

Mme de Santis : Est-ce qu'il y a un lien entre les neuf...

M. Paquette (Martin) : Pas du tout, madame. Moi, je suis un petit Québécois des Basses-Laurentides, et on a des...

Mme de Santis : Non, non, mais je veux...

M. Paquette (Martin) : Non, non, mais on a des grosses entreprises qui viennent de l'Europe, puis on en a d'autres qui viennent... Dans toutes les régions, là, c'est des M. et Mme Tout-le-monde québécois qui ont décidé d'aller en... Bien là, c'est mon père qui est allé en affaires, là, mais c'est que j'ai continué la... c'est la continuité. Mais c'est huit entreprises carrément différentes.

Mme de Santis : O.K. Il n'y a pas de lien de parenté?

M. Paquette (Martin) : Non.

Mme de Santis : Aucun lien de contrôle?

M. Paquette (Martin) : Non, non, non, pas du tout.

Mme de Santis : O.K. Dans votre mémoire, vous indiquez à la page 2 que la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal sera abrogée et vous dites : «...plusieurs articles de cette loi, qui définissent clairement et sans ambiguïté le statut et le rôle de chaque instance, ne se retrouvent nulle part dans le projet de loi n° 76.» Pouvez-vous élaborer, s'il vous plaît?

Le Président (M. Bérubé) : M. Bureau.

M. Bureau (Martin) : Ça, on faisait référence... C'est sûr que, là, le réseau, il est bien défini. C'est comme, un peu, je disais dans la présentation qu'on vient de faire, c'est que le rôle de transporteur, il n'est pas défini nulle part. Et, quand qu'on parle de sémantique, on parle de mots, mais ils ont tous leur importance. Quand qu'on parle d'exploiter, bien là, pour nous, c'est le travail des entreprises, et non pas le travail d'une... C'est pour ça que le terme «transporteur» n'est pas défini. O.K.? Le réseau, le RTM, est très bien défini, là. La nouvelle, l'autre, c'est l'ARTM, est très bien définie. Mais, pour le reste, tu sais, le transporteur, c'est quoi? C'est-u un transporteur privé, public, transport adapté, taxi? Il n'est pas défini. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on disait que la Loi des CIT était bien structurée pour ça. Tout était défini, les rôles étaient là, les termes étaient justes. C'est dans ce sens-là qu'on dit que, présentement, dans la loi n° 76, il y a des ambiguïtés.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme de Santis : Est-ce que vous pouvez me dire combien d'employés se retrouvent employés de ces neuf organismes ou entités?

M. Paquette (Martin) : J'aimerais ça, faire le ratio. Ce n'est pas évident à faire, un ratio, si chaque entreprise opère différemment, mais je vous dirais, par heure de service, je vous dirais, que c'est à peu près 1,5 employé par heure de service. On évaluait nos contrats à combien?

Une voix : ...

M. Paquette (Martin) : 127 millions. Et je vous dirais, il n'y a pas loin de... Je vous dirais, plus de 1 000 personnes là-dedans, plus de 1 000.

Mme de Santis : Plus de 1 000 personnes.

M. Paquette (Martin) : Oui. Rendu avec les ateliers mécaniques, avec les répartitions, plus les chauffeurs, bien entendu.

Mme de Santis : Quelle est la durée des contrats existant entre les neuf entreprises et les CIT?

M. Paquette (Martin) : Il y a eu des contrats de trois ans, il y a eu des contrats de cinq ans. La mode, dernièrement, était aux contrats de 10 ans pour vraiment bien planifier, surtout les véhicules, la technologie des véhicules, qui change énormément, et pour s'adapter aussi aux normes environnementales où est-ce que... Alors, à ce moment-là, les investissements étaient beaucoup plus onéreux, donc ils avaient décidé de donner des contrats à long terme, de 10 ans.

Mme de Santis : Est-ce qu'il y a beaucoup de contrats à 10 ans?

M. Paquette (Martin) : Je pourrais parler des miens, là, mais, je veux dire, je pense que c'est une majorité, je vous dirais, mais je ne veux pas... C'est la norme, je vous dirais, mais je ne pourrais pas vous dire si c'est la totalité des contrats, là.

Mme de Santis : Et ils ont été négociés à partir de quand, la plupart? Est-ce que vous avez une idée?

• (16 h 30) •

M. Paquette (Martin) : Ça varie. Moi, écoutez, je pourrais vous dire, nous, ça a été en 2012, je crois, mais, écoutez, là, ça varie.

Mme de Santis : Ça varie, c'est sûr.

M. Paquette (Martin) : Tu sais, c'est variable. C'est selon l'échéance de chaque contrat, comment c'est produit, les antécédents de tout ça, là.

Mme de Santis : Vous n'avez jamais imaginé que peut-être il aurait pu y avoir une fusion entre les différentes entreprises pour offrir un service plus...

M. Paquette (Martin) : Il y a trop de disparités entre les entreprises. Comment je vous dirais ça? Il n'y a pas personne qui veut vendre leurs entreprises. Oui, il y a eu, il y a peut-être sept, huit ans, je vous dirais, une élimination de certains transporteurs, mais, rendu en 2015, la grosseur des entreprises... c'est toutes des entreprises qui veulent garder leurs actifs et qui veulent continuer leur partenariat avec les... puis ce domaine d'activité là aussi.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, d'autres questions?

Mme de Santis : Je n'ai plus de questions.

M. Poëti : ...du temps?

Le Président (M. Bérubé) : Oui, vous avez encore huit minutes, M. le ministre.

M. Poëti : Parfait. Une question pour vous. En fait, vous savez que, depuis le dépôt du projet de loi, les contrats de gré à gré, en fait, on suggérait qu'ils soient pour deux ans et, s'ils sont plus que deux ans, on aurait un pouvoir dans le projet de loi d'intervenir. Mais, pour la période de transition qui s'en vient, est-ce que vous estimez que le service peut être rendu sans difficulté pour une période de deux ans si certains contrats se règlent pour une période de deux ans?

M. Paquette (Martin) : Là, vous me parlez si jamais...

M. Poëti : Vos membres, vos membres.

M. Paquette (Martin) : On oublie les contrats à long terme, mettons les contrats à renouveler. C'est ça?

M. Poëti : Oui.

M. Paquette (Martin) : Pour deux ans, je vais vous dire bien franchement, si je serais dans cette position-là, bien, j'arrêtera mes investissements. Ce serait le strict minimum pour opérer, puis le service en équivaldrait. Ça serait une baisse de service, c'est clair, net et précis.

M. Poëti : Pourquoi? Pourquoi?

M. Paquette (Martin) : Pourquoi? Bien, c'est parce que les véhicules, ça travaille énormément fort, ces véhicules-là, le coût est extrêmement onéreux aussi. C'est nous qui sommes le parrain de la facture en totalité. Bien entendu, c'est la mode, on a tous nos conventions collectives aussi à opérer, donc les marges de manoeuvre sont de plus en plus moindres.

C'est sûr que si, mettons, vous me diriez : Tu t'en vas sur un contrat de deux ans, bien, je vais dire : Je vais limiter mes achats d'immobilisations parce que c'est un continuuel renouvellement, parce qu'il y a beaucoup de millage qu'on met au compteur de ces véhicules-là, ça coûte énormément cher à opérer, et c'est bien sûr que, si on veut garder une bonne qualité de service, à ce moment-là il faut que tu perpétues toujours tes achats d'immobilisations.

M. Poëti : Donc, je comprends que l'appel d'offres à long terme serait plus intéressant pour vous. Non, mais est-ce que j'ai compris ça?

M. Paquette (Martin) : Bien, on va faire un contrat de deux ans... Si ce serait un contrat de deux ans avec... je serais pris. Je vous le dis bien franchement, je serais pris, ça serait probablement... oui, je vous dirais, peut-être que je souhaiterais l'appel d'offres.

M. Poëti : O.K. Parfait. Puis, juste pour fermer le point sur la sémantique, là, je ne le disais pas pour le diminuer. Je sais que la sémantique est importante dans les termes, c'est pour ça que je voyais qu'au début vous souligniez des points. Donc, effectivement, les conseillers juridiques vont en prendre connaissance. Et ça n'enlève pas le poids légal de ce qu'il y a dans nos textes, là. Je comprends bien le volet de la sémantique juridique, j'ai marié une avocate. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Réaction, M. Paquette? Ça va? M. le ministre, d'autres questions? Le groupe parlementaire du gouvernement, ça va? Alors, on va passer à l'opposition officielle, et je reconnais la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, bienvenue en commission parlementaire. Je pense que c'est un projet de loi qui a quand même beaucoup d'impact. Donc, M. Paquette, M. Bureau et Mme Frenette, bienvenue. Peut-être quelques petites questions en rafale. Connaissant un petit peu moins bien votre secteur, quand vous parlez des huit entreprises qui sont chez vous, qui sont touchées par le projet de loi, pouvez-vous nous les nommer?

M. Paquette (Martin) : Oui. On va essayer d'y aller par étapes. Je vous dirais le Groupe Gaudreault, qui est à Joliette, le groupe Keolis, qui est, je vous dirais, dans les Basses-Laurentides, dans Lanaudière. Il y a Autobus Transcobec à Saint-Jérôme, Autobus Transdev à Boisbriand, Autobus Paquette à Saint-Eustache, Autobus Deux-Montagnes à Deux-Montagnes. Je tombe sur la Rive-Sud, il y a Autobus Dufresne, qui est à Valleyfield — et là je le dis par coeur — puis autobus Transbus, qui est à Presqu'Île, CIT Presqu'Île et CIT Sorel. Ça devrait être ça, là, j'y vais...

Mme Ouellet : Puis la neuvième?

M. Paquette (Martin) : C'est Autobus La Québécoise, qui est à Saint-Jean-sur-Richelieu, si je ne me trompe pas.

Mme Ouellet : Et pourquoi elle n'est pas chez vous?

M. Paquette (Martin) : Disons, peut-être qu'il ne cadre pas avec notre code de déontologie. Tiens, ça va être une façon correcte de le dire.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Ça me questionne beaucoup.

M. Paquette (Martin) : Non, c'est parce que c'est une entreprise qui... on a un certain doute dessus en termes d'opérations et on ne veut pas prendre de chances. Mais, de toute façon, il n'a pas l'air intéressé, on n'a jamais eu la demande qu'il soit membre, de toute façon. Mais c'est de l'historique parce qu'il faut comprendre que la fédération est issue d'une fusion entre deux associations. Et il n'était pas dans les deux autres avant, puis il n'est pas plus là. Nous, on a fusionné en 2014 si je ne me trompe pas.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : O.K. Donc, je comprends qu'il y a comme un petit os là. Mais je suis certaine que le ministre a entendu comme moi, donc ils pourront faire leur validation. Tout comme le ministre, je me questionne sur votre volonté de ne pas procéder par appels d'offres. Je comprends qu'il y avait un régime avant, mais vous voyez tout ce qui se passe au Québec sur l'ensemble des contrats, donc je pense qu'on a des améliorations à faire, pour le moins. Et on dit souvent que le privé, bien, si on veut avoir, là, le meilleur prix, la meilleure qualité, bien, ça prend une saine concurrence. Et, si on procède de gré à gré, avec des contrats, je pense, vous disiez 10 ans, qui sont renouvelés de gré à gré, ça ressemble pas mal à un monopole, ce genre de situation là. Donc, j'aimerais ça, vous entendre, parce que je suis assez surprise.

Le Président (M. Bérubé) : M. Paquette.

M. Paquette (Martin) : Oui. Écoutez, c'est des choses qui... Comme je l'ai dit tantôt, quand M. Poëti... il y a longtemps que ça se produit, ça a toujours été des renouvellements qui se sont faits... Pas de cachette, ça passe devant les conseils d'administration de chaque CIT. Il n'y a pas eu de cachette, il n'y a pas eu de... ce qu'on a entendu dernièrement, là. C'est une question de professionnalisme, de connaissance du territoire, de connaissance des opérations.

Et, bien entendu, quand on s'assoit pour négocier avec un CIT, ce n'était jamais facile, là. On s'entend, là, on ne sortait pas de là gagnants. Le CIT avait toujours des exigences supplémentaires, puis c'est là qu'on pouvait dire : Là, là, tu étires trop la sauce, puis je ne suis plus capable. À ce moment-là, on ne s'entend pas puis tu t'en vas en appel d'offres. Il y avait toujours... C'est un petit peu comme ça, c'est par expérience de choses que je peux vous expliquer comment ça fonctionnait.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui, je comprends que ça fonctionnait comme ça, mais, comme dans d'autres secteurs de la société, il y a des fonctionnements qu'on veut améliorer. Et je comprends qu'il peut y avoir des exigences, mais je pense que, dans les appels d'offres, ces exigences-là peuvent être stipulées. Et vous ne pensez pas que d'avoir de la concurrence, surtout quand c'est des contrats de 10 ans, c'est très longue durée... C'est assez rare quand même, dans le marché, des... peut-être pas dans votre marché, mais, dans le marché en général, des contrats sur 10 ans, c'est quand même, je dirais, privilégié comme genre de situation. J'imagine que c'est en lien, là, avec la durée de vie des autobus, pour pouvoir, justement, permettre un investissement. Mais, à ce moment-là, si on veut qu'il y ait une concurrence en quelque part,

il faut qu'il y ait un appel d'offres. Sinon, il n'y a pas de concurrence dans la chaîne à aucune place si, à chaque 10 ans, c'est renouvelé de gré à gré.

M. Paquette (Martin) : Je répète un petit peu mon exemple de tantôt, lorsqu'il y a un CIT qui est allé en appel d'offres cet été, et c'était sur appel, il y avait quatre transporteurs demandés, il y a juste eu le transporteur existant seulement qui était capable, dans le fond, d'assurer la continuité de qu'est-ce que le cahier d'appel d'offres exigeait.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Si je comprends bien, vous êtes en train de me dire que c'est un monopole de fait.

M. Bureau (Martin) : Bien, si je peux me permettre...

Le Président (M. Bérubé) : M. Bureau.

• (16 h 40) •

M. Bureau (Martin) : ...on va passer vers un monopole de fait pour la simple et bonne raison que, si les entreprises qui regardent l'appel d'offres, le cahier, puis elles disent : Moi, je ne m'embarque pas là-dedans parce que soit... Parce qu'il faut comprendre que les appels d'offres, on va aller au plus bas soumissionnaire. Le plus bas soumissionnaire, bien souvent, bien, si les entreprises sont en compétition, oui, mais est-ce qu'elles doivent laisser leur chemise et leur... pour desservir... Non, il faut, quand même, que ces entreprises-là vivent et qu'elles aient un seuil de rentabilité en quelque part.

Donc, c'est sûr que plus bas soumissionnaire, quand on regarde les conditions, on fait : O.K. Soit que ça soit des grandes, grandes, grandes entreprises qui vont prendre les... puis elles vont les exploiter parce qu'elles ont d'autres sources de revenus ou d'autres secteurs d'activité qui vont peut-être faire ça, mais vous allez vous retrouver avec, justement, moins de concurrence parce que... Il ne faut pas oublier que, dans le gré à gré, il y a toujours leur épée de Damoclès. Le CIT peut aussi bien dire, selon des conditions, dire : Écoutez, vos contrats, le service est inadéquat, puis, au renouvellement, on met ça en appel d'offres. Puis je pense que ça s'est déjà vu aussi si je ne me trompe pas.

Donc, on ne défend pas le gré à gré, là. Je pense qu'on est conscients que c'est une méthode... On dit juste que le réseau doit permettre, oui, d'aller en gré à gré, de négocier de gré à gré, d'aller en appel d'offres et aussi d'aller en appel d'offres sur invitation. C'est juste d'avoir le choix de comment qu'il va attribuer. Parce qu'on sait que, si c'est simplement des appels d'offres et qu'on va au plus bas soumissionnaire... Puis on peut voir que, dans d'autres secteurs, ça n'a pas été nécessairement un gain d'efficacité non plus, là. Ça fait que c'est juste ça, on fait juste souligner le fait de garder les trois méthodes, puis justement, s'il y a appel d'offres, ça sera au meilleur d'avoir le contrat. Mais c'est tout simplement ça, là.

Puis le gré à gré, bien, c'est de permettre de le continuer parce qu'il y a des partenariats d'affaires qui se sont développés, des services, qualité de services. Si, mettons, un CIT a un excellent service avec son transporteur, bien, à la fin du terme, il se doit de laisser aller son contrat et de le mettre... puis là il se retrouve, parce que l'autre, malheureusement, a «biddé» plus bas... puis là il dit : Bien là, la qualité de services n'est pas là, oui, les conditions sont respectées, mais... puis on s'embarque dans des complications, je pense, qui seraient inutiles. Donc, c'est pour ça. Si l'organisme veut aller en appel d'offres, tant mieux, mais moi, je dis que... on dit, dans le fond, de se donner la liberté de choix dans l'attribution des contrats.

Le Président (M. Bérubé) : Allez-y, Mme la députée.

Mme Ouellet : ...il y a eu un appel d'offres et qu'il y a eu un changement de compagnie?

M. Paquette (Martin) : Oui.

Mme Ouellet : Combien de fois?

M. Paquette (Martin) : Écoutez, là on fait appel à ma mémoire, je pense que ça s'est passé à Sorel, CIT Sorel. Je ne sais pas comment ça s'appelle, il y avait un transporteur, ça ne faisait pas parce qu'il ne rendait pas le service, et ils ont été en appel d'offres. C'est sûr qu'il s'est passé des petites choses à travers ça, là, et ce CIT là avait acheté leurs propres véhicules pour pouvoir opérer le CIT, mais ils n'avaient pas le droit. En tout cas, ils sont allés en soumissions par après, puis c'est une autre entreprise qui l'a eu.

Mme Ouellet : C'est exceptionnel? C'est rare que ça arrive?

M. Paquette (Martin) : Oui.

Mme Ouellet : O.K. Parce que, dans le fond, ce que je comprends, c'est qu'il n'y en a pas vraiment, de concurrence, parce qu'avec l'exemple que vous m'avez donné sur l'appel d'offres qu'il y a une seule entreprise qui était celle qui était là qui a appliqué et ce que vous me dites, connaissance du territoire, connaissance des besoins, ça fait en sorte que, de facto, il n'y a à peu près que l'entreprise qui est sur place qui est capable de répondre à la demande du CIT, et donc, finalement, on se retrouve dans un secteur où la concurrence ne s'applique pas, étant donné qu'il y a une

connaissance de territoire qui vient de l'expérience des anciens contrats qui donne un avantage certain à l'entreprise qui va soumissionner.

M. Paquette (Martin) : Je vais en faire un cas personnel, je veux dire, je vais l'appliquer chez moi, dans les Basses-Laurentides. Le CIT a quatre transporteurs, et, à chaque fois qu'on est en train de renouveler nos contrats, c'est bien sûr que le CIT jouait avec les quatre entre eux autres... jouait, on s'entend, là, négociait, bien entendu, ce n'est pas un jeu, là, on est en affaires, mais pour aller chercher le meilleur prix possible toujours. Il a créé, le CIT — comment je vous dirais? — de la concurrence à travers le CIT, mais je crois que c'est un des seuls CIT, ou OMIT, ou CRT qui avait quatre transporteurs à même le même organisme.

Mme Ouellet : O.K. Changement de sujet complet. J'ai une préoccupation importante pour l'électrification des autobus et je profite de la plénière de la commission parlementaire — et on verra comment ça pourra s'intégrer éventuellement dans le projet de loi — pour voir si vous aviez des plans à court terme pour électrifier vos autobus au niveau de l'association, puis ça ressemblerait à quoi.

M. Paquette (Martin) : Oui. Premièrement, bien, on a le plan d'électrification, auquel on a assisté le mois passé. La fédération est totalement en accord avec l'électrification des transports. Bien entendu, il y a des coûts rattachés à ça. Encore là, on va reparler d'argent encore, mais c'est ça pareil, il y a des coûts rattachés à ça, et ça prend des contrats à long terme pour pouvoir s'impliquer puis vouloir embarquer là-dedans.

Chez nous encore... je le fais encore un exemple personnel, mais on opère trois autobus hybrides présentement. Bien entendu, la firme Nova Bus est dans ma cour, chez moi, on a déjà commencé à avoir des discussions pour avoir de l'électrification des transports, essayer de trouver une tentative pour faire un essai. C'est bien sûr, l'usine, elle est à côté de chez moi, on va pouvoir faire des tests, puis ci, puis ça, mais oui, la volonté... Puis c'est la volonté, disons, des 800 membres que je représente. Parce que, là, je représente des membres scolaires, des membres urbains, de l'interurbain. L'interurbain est peut-être un petit peu plus problématique, mais, au niveau urbain et scolaire, oui, oui, on est favorables à l'électrification, mais, bien entendu, il y a des coûts rattachés à ça, et ça coûte plus cher d'opérer.

Mme Ouellet : Et, au-delà d'être favorables, parce que c'est difficile d'être contre la tarte aux pommes, je comprends que vous soyez favorables, mais est-ce que vous avez un objectif? Et ça vous prendrait quoi comme soit support financier ou comme longueur de contrat? Et quand est-ce que vous pensez avoir des autobus électriques dans votre flotte? Et même quand est-ce que vous pensez avoir électrifié l'ensemble de votre flotte? Est-ce qu'on parle d'un horizon de 2020, 2022, 2025?

M. Paquette (Martin) : Bon, deux volets là-dessus, parce que...

Une voix : ...

M. Paquette (Martin) : Oui. O.K. Ça ne sera pas long, deux volets là-dessus. Au niveau urbain, les véhicules urbains, la technologie s'en vient. On en a laissé, je crois, à la STM. Au niveau scolaire, parce que c'est plus... les autobus commencent... Il y en a un sur la route présentement, on est en attente de cinq ou six autres. On est prêts, mais, malheureusement, nos contrats échouent... échus en 2017, on va se retrouver... Là, présentement, là, c'est le statu quo dans l'achat de véhicules partout parce qu'on n'en a pas, de contrat, après au niveau de contrats scolaires. Là, on dérape un petit peu, mais ça va prendre des contrats, bien entendu, long terme pour pouvoir électrifier nos...

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Nous allons passer à la deuxième opposition, et je reconnais le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, messieurs dames. Je vais continuer un peu dans le même sens, pas au niveau de l'électrification, mais au niveau de la notion d'opérer, c'est-à-dire d'exploiter ou d'organiser, là. Alors, a priori, effectivement, moi, je suis en faveur du fait d'aller avec l'impartition puis de s'occuper... avoir un mandat de gérer, mais pas nécessairement opérer, puis d'obtenir les meilleurs coûts possibles, puis la flexibilité aussi que peut permettre le fait de faire affaire avec un joueur ou un autre dépendamment du contexte qui s'applique. Mais la concurrence, effectivement, est bien importante.

Je pense que mes collègues, tantôt, ont posé des questions puis qu'elles tendent à démontrer que la concurrence n'est pas très active, en fait, dans les différents marchés. Il semble y avoir un joueur dans un marché et un joueur dans l'autre, puis chacun, avoir son marché un peu. Je vous pose la question bien candidement : Est-ce que ça pourrait changer à court terme, cette dynamique-là? Est-ce que vous voyez des possibilités que l'on puisse être plus présent dans le marché d'à côté puis assurer cette dynamique-là de compétitivité pour avoir le meilleur prix possible pour les donneurs d'ordres?

Le Président (M. Bérubé) : M. Paquette.

M. Paquette (Martin) : Tout dépendra — comment je vous dirais ça? — de l'horizon que chaque entreprise se donne. On s'entend, j'avais l'opportunité d'aller soumissionner, moi, sur l'appel d'offres de l'été passé, mais je n'avais pas d'infrastructures, puis ça me prenait des infrastructures locales, je n'avais pas les véhicules, mais là on parlait d'un investissement majeur. J'ai dit : Bon, bien, regarde, on va mettre ça à côté puis on va garder nos petites choses. Mais

assurément qu'il y a certains transporteurs — dans les huit, c'est sûr, c'est sûr — qui veulent grossir, qui veulent probablement grossir leurs opérations, puis ci, puis ça, mais tout dépendant de quel endroit c'est puis c'est quoi, les exigences aussi de cet appel d'offres là.

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

M. Surprenant : J'imagine que, pour bien répondre, justement, aux appels d'offres ou, sinon, des ententes de gré à gré, vous, vous faites un effort, là, constant d'essayer d'être au courant de ce qui s'offre comme produits, ce qui peut être le plus adapté aux conditions de terrain ou à la ligne à laquelle on doit mettre un autobus. Quels sont vos efforts dans ce sens-là? Et puis, évidemment, il y a des coûts importants reliés à tout ça. Pouvez-vous nous parler un peu de ça? Parce qu'en fait on pose des questions depuis tantôt pour essayer de voir comment on pourrait peut-être réduire les coûts puis assurer une compétitivité, et j'ai compris que vous avez des montants souvent colossaux à investir pour assurer d'avoir de l'équipement à offrir, mais pouvez-vous expliquer un peu ce qu'il en est, en fait, défendre votre point, en fait?

• (16 h 50) •

M. Paquette (Martin) : Bien, d'accord. Premièrement, on a divers types de véhicules. On a les 40 pieds, qu'on appelle les planchers bas, qui viennent soit de Nova Bus ou d'une autre... Il y a deux entreprises, Nova Bus, qui est fabriqué au Québec, à Saint-Eustache... C'est des véhicules avec énormément de... Ça vaut présentement aux alentours de 500 000 \$. Après ça, ils sont arrivés avec un nouveau type de véhicules, qui sont les 30 pieds, une nouveauté qu'on a mise dans le CIT Laurentides pour les premiers... C'est des bus qui viennent de Winnipeg. C'est des petits 30 pieds qui, eux, bien, bien entendu, ils ont la même technologie qu'un 40 pieds, donc ils sont extrêmement onéreux aussi.

Puis, bien entendu, il y a toutes les nouvelles normes, qu'on appelle EPA, au niveau d'émanations de diesel. Comme je vous disais tantôt, chez moi, j'ai investi sur trois véhicules hybrides pour faire les tests. J'étais chanceux, j'avais Nova Bus dans ma cour. En termes d'investissements, c'est des gros investissements. Bien entendu, ces véhicules-là exigent — comment je vous dirais? — un entretien plus spécialisé. Ça doit tous coucher à l'intérieur, dans des garages intérieurs, pour que, le lendemain matin, ça reparte sans que le système pneumatique soit gelé.

Ça, c'est en termes d'investissements, je vous dirais, immobilisations, mais, bien entendu, le personnel, bien, là, coûte de plus en plus cher, bien entendu, aussi, tu sais, on n'est pas... Oui, on est syndiqués, mais on n'est pas à la fonction publique. Donc, on s'entend que nos coûts d'employés... Comme je vous disais tantôt, on est la pépinière pour les sociétés de transport, surtout nous autres, là, vu qu'on est près de Laval et de Montréal. Alors, on investit dans la formation de nos employés, et, la minute qu'ils ont acquis une certaine expérience, bien, ils s'en vont dans les sociétés de transport, où ils gagnent je ne dirais pas le double du prix, mais, avec les avantages sociaux, on n'est pas loin de là.

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

M. Surprenant : L'idée d'y aller par impartition, bien souvent c'est... avoir le bon équipement pour l'usage auquel il est destiné, là, mais j'ai l'impression parfois que je vois des lignes, par exemple, d'autobus, il va y avoir un autobus... je ne sais pas comment est-ce qu'on dit ça, mais pleine taille, et on en voit des moins gros. Mais parfois je me dis : Il y a des autobus qui sont trop gros pour la ligne qu'ils opèrent, ils sont souvent vides.

Alors, je me dis que, si on va par impartition, c'est parce que c'est une des problématiques qu'on veut solutionner en pouvant faire affaire avec un, avec l'autre, pour avoir le bon outil... excusez-moi, là, le bon autobus, en fait, là, au bon moment, puis ça ne me semble pas être toujours le cas. Alors, est-ce que vous pensez que le fait de travailler par impartition, il y a des failles à ça, ça ne répond pas tout à fait, finalement, aux besoins?

M. Paquette (Martin) : Je vais en faire un cas personnel encore parce que, là, je vais parler de qu'est-ce que je sais qui est chez moi, en fin de compte, là. Oui, on avait des gros autobus. Moi, j'appelais ça les 40 pieds tantôt, là. On a vu qu'il y avait moins de personnes dans l'autobus. Bien là, le client nous a dit : Là, dorénavant, Martin, rentre-moi un prix pour un 30 pieds, un raccourci. Au lieu d'avoir un 44 passagers, on se retrouve avec un 28 passagers. Au lieu d'avoir un 40 pieds de longueur, on est rendu avec un 30 pieds de longueur. Puis, si jamais on voit que le 30 pieds de longueur, il y a encore beaucoup de places, bien là, à ce moment-là, on tombe dans les minibus.

Mais moi, il faut que... Tu sais, on me dit : Dans six mois d'ici, Martin, c'est ça que ça prend. Ça fait que, là, il va falloir que je me retourne, il faut que je... on change le gabarit de véhicule, dans le fond. Ce qui se faisait chez nous, bien, c'est ça, ils vérifiaient leur monde dans chaque véhicule, c'était vérifié. Quand ils voyaient qu'il y avait des espaces vides trop régulièrement, disons, la capacité du véhicule était changée, ce n'était pas long, bien entendu, parce que chaque gabarit de véhicule a son tarif horaire.

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

M. Surprenant : Et, pour s'assurer qu'on puisse, justement, en venir à offrir le bon gabarit de véhicule, là, aux bonnes lignes, tantôt on parlait de durée des contrats, on parlait de 10 ans. M. le ministre en parlait tantôt, certains pouvaient laisser sous-entendre que c'était peut-être long, un petit peu, on a abordé la question de deux ans. Je comprends que vous avez des coûts importants, là, il y a un investissement capitalistique important à mettre, là, pour ces équipements-là. Qu'est-ce que vous considérez comme minimal comme durée pour vous permettre de pouvoir offrir l'outil qu'on a besoin, là, et d'être viable?

M. Paquette (Martin) : C'est sûr que je suis un petit Québécois, là, bien entendu, là, mais les bus que j'achète présentement, je les finance sur huit ans. Parce que moi, je n'ai pas d'aide du gouvernement, là, à 50 % de mon véhicule, je les finance sur huit ans. Ça fait que, tu sais, quand on me dit 10 ans, là, il y a deux ans que je roule, mon bus est payé. C'est de même que ça marche, autant sur mes 40 pieds que, tu sais, mes... On s'entend, les plus petits bus, les minibus, qu'on parle, ce n'est pas la même chose, on les finance sur cinq ans, mais on s'en va... Tu sais, dans le fond, la demande... les places restreintes dans les terminus, dans les gares d'autobus, on s'en va... la mode va être aux 30 pieds, aux intermédiaires, disons, grandeur intermédiaire. Mais elles sont financées sur huit ans, ça fait que c'est ça.

M. Surprenant : On voyait tantôt qu'il y a huit ou neuf joueurs, là, qui offrent des services. Je ne vous poserais pas la question : Sont-ils tous rentables? Vous ne pouvez peut-être pas savoir, tous rentables, mais est-ce qu'on est adéquatement servi au niveau du nombre? Vous pensez qu'on ne pourrait pas être plus que ça pour... Malgré les coûts que ça représente, j'en conviens, là, mais être plus, ça ne pourrait pas assurer une plus grande compétitivité? Est-ce que vous pensez, donc, qu'au niveau où on est présentement on est à un seuil qui est raisonnable, ou déjà il y en a qui ne sont pas rentables, ou...

M. Paquette (Martin) : Bien, je vous dirais que, mettons, il y a 10 ans, il y avait beaucoup plus de transporteurs urbains. On appelle ça transporteurs urbains. Mais les entreprises non rentables ont vendu leurs entreprises pour faire des plus gros consortiums, si on peut appeler ça de même, et ainsi pouvoir bénéficier de l'achat de groupe, et ci, et ça, pour réaliser les économies pour réussir à mettre rentables ces entreprises-là. L'exercice a été fait, là, tu sais, je vous dirais, depuis une dizaine d'années.

Le Président (M. Bérubé) : 25 secondes.

M. Surprenant : Question rapide. Est-ce que vous avez dans vos politiques de favoriser des entreprises québécoises qui fournissent des produits et services pour vos flottes?

M. Paquette (Martin) : Oui. Bien, moi, en tout cas, oui. Je vous dirais que mes achats... Quand je disais mes gros autobus, ils viennent de Saint-Eustache, mes minibus viennent de Girardin à Drummondville, où il est fabricant d'autobus. Et, bien entendu, les intermédiaires, eux, bien, l'idée vient de la Colombie-Britannique, mais ils sont fabriqués à Winnipeg.

Le Président (M. Bérubé) : Merci beaucoup. Je vous remercie pour votre présentation.
Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe, Transport 2000 Québec, de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 57)

(Reprise à 17 h 4)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, je souhaite la bienvenue à nos invités de Transport 2000 Québec. Je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Transport 2000 Québec

M. Pepin (François) : Merci, M. le Président. Alors, je suis François Pepin, président du conseil d'administration de Transport 2000 Québec, et à ma droite, M. Pierre Cardinal, administrateur, membre du conseil d'administration.

Alors, merci, M. le Président et aux membres de la commission, d'avoir invité Transport 2000 Québec à ces consultations particulières sur le projet de loi n° 76. Transport 2000 est une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers en s'assurant que leur point de vue est pris en compte.

D'entrée, nous adhérons pleinement au but visé par le projet de loi n° 76 de définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif dans la région métropolitaine, et de favoriser, et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers et utilisateurs en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire.

Le regroupement des responsabilités et des expertises institutionnelles de planification des transports au sein de l'autorité est un gage d'efficacité. Cela contribuera à l'élaboration d'un plan de transport régional global qui permettra de prioriser les nombreux projets tout en procurant un maximum de bénéfices aux utilisateurs et aux contribuables. C'est la position que nous défendons déjà depuis le mois de février 2015.

Le fait que l'autorité doive particulièrement favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace rejoint presque mot à mot la vision de Transport 2000 Québec. Les responsabilités confiées à l'autorité confirment que les besoins des utilisateurs sont au coeur de la démarche et qu'elle aura les coudées franches pour mieux répondre aux besoins de mobilité de la population via non seulement les modes de transport en commun dits traditionnels — bus, métro et train — mais aussi les autres modes qui composent le cocktail des transports collectifs et actifs. Il faudrait toutefois s'assurer de considérer les partenaires que sont le taxi et l'autopartage comme des ingrédients importants du cocktail transport.

Le mandat de la nouvelle autorité contient plusieurs aspects positifs et même novateurs qui favoriseront une meilleure intégration des services et une utilisation plus facile des réseaux de transport par la population. Mentionnons notamment le plan stratégique de développement et le programme d'immobilisations sur une période d'au moins 10 ans par rapport aux trois ans actuels du PTI; la compétence exclusive de l'autorité pour établir le cadre tarifaire, ce qui devrait permettre de simplifier la structure tarifaire actuelle; la diffusion publique d'une déclaration quant à la prestation de ces services et à la qualité de ceux-ci — actuellement, c'est le genre de discours qu'on entend très rarement; les ententes sur les services de transport collectif avec chaque organisme public de transport en commun aussi en termes d'efficacité et d'imputabilité.

M. Cardinal (Pierre) : Maintenant, pour ce qui est de l'intégration tarifaire, qui est un des éléments de notre mémoire, tout d'abord je dois vous avouer qu'en tant que représentant des usagers nous voyons d'un très bon oeil toute idée de simplification des structures tarifaires. Ça va être beaucoup plus facile de faire une meilleure offre de services. Et, pour être bien franc, ça va améliorer la mobilité des usagers à l'intérieur du territoire. Si c'est plus simple de se déplacer, c'est meilleur pour tout le monde.

Toutefois, on a certaines inquiétudes sur le projet de loi qui est déposé. Comme vous le savez, depuis plusieurs années les usagers de transports collectifs ont été mis fortement à contribution pour le financement des transports collectifs. Dans certains cas, la contribution tarifaire, l'augmentation des tarifs a largement dépassé le coût de la vie, d'un premier point de vue. Et, d'un second point de vue, bien, dans certains cas, la contribution ou la quote-part de l'utilisateur dans le financement des services de transport collectif atteint tout près de 50 % dans certaines municipalités, c'est un énorme fardeau. En plus de ça, vous savez très bien qu'à l'intérieur d'une société toutes les populations ne sont pas égales. On des populations plus à risque, des populations qui sont captives du transport collectif. Pensons aux aînés, aux étudiants, aux gens à mobilité réduite, aux gens qui ont des situations économiques défavorables. Donc, pour toutes ces raisons-là, nous considérons que l'on doit protéger ces populations-là.

Donc, Transport 2000 vous propose deux choses. Premièrement, que la part relative des usagers du transport collectif dans les sources actuelles de financement n'augmente pas selon la structure tarifaire qui sera révisée. Donc, n'ajoutons pas au fardeau des citoyens et des usagers du transport collectif, s'il vous plaît. Deuxièmement, nous vous proposons que le gouvernement lance une réflexion, des études et des consultations sur ce qu'on appelle la tarification sociale dans les transports collectifs et que cette tarification sociale, cette réflexion soit prise en charge et assumée par le gouvernement, et non pas par les opérateurs ou les municipalités parce que ceci est une question sociétale, et non pas simplement de transport.

Finalement, nous souhaitons reconnaître que, dans nos relations avec les municipalités, il y a certaines municipalités qui font preuve d'imagination, de créativité, et ce, dans le but de stimuler le transport collectif et de faire ce que nous voulons tous, une réduction de l'auto solo. Alors, ces municipalités qui vont donner des gratitudes auprès des personnes âgées, par exemple, nous souhaitons qu'elles soient récompensées et valorisées, et non pas pénalisées. Donc, nous vous proposons que l'autorité permette à ces municipalités, que l'on trouve créatives, de maintenir leurs offres tarifaires spécifiques existantes — donc, on ne parle pas d'en ajouter — qu'elles offrent à leurs résidents et qu'elles ne soient pas pénalisées en le faisant. Donc, récompenser et valoriser, et non pas pénaliser.

• (17 h 10) •

M. Pepin (François) : Alors, vous voyez, ce sont surtout des inquiétudes du côté de la tarification, parce que Transport 2000 adhère complètement à ce que la compétence exclusive de la tarification relève de l'autorité en matière de tarification sur l'ensemble du territoire, surtout pour un souci, justement, de simplification et aussi d'équité entre les différents usagers et contribuables.

Au niveau de la représentation des usagers et des citoyens, je dois avouer que Transport 2000 est déçu du peu de place réservé aux usagers du transport collectif sur les instances décisionnelles. Sauf pour le conseil d'administration du Réseau de transport métropolitain, qui compte deux représentants des usagers, le projet de loi propose, en fait, une situation qui se rapproche de ce qui prévalait dans le temps des commissions de transport avant 1985, ce que le gouvernement du Québec, à l'époque, avait voulu corriger en créant les sociétés de transport qui étaient dirigées par un conseil d'administration incluant des représentants des citoyens puis, à compter de 2001, des représentants des usagers, et les séances du conseil d'administration devenaient publiques, et une période pour les questions du public était instaurée.

Avec le projet de loi n° 76, plusieurs organismes changent de rôle, alors où ira le citoyen ou l'utilisateur désirant poser des questions sur les prolongements du métro, ou une nouvelle ligne de train, ou sur la création d'un nouveau parcours, ou sur la tarification? C'est le genre de questions qu'on retrouve souvent dans les séances de conseil des sociétés de transport actuellement. Il ne pourra pas poser cette question ni à sa société de transport, ni à son CIT, ni à son conseil municipal, puisqu'ils n'auront plus ces pouvoirs. Par rapport à la présence actuelle des usagers sur les conseils d'administration et les réunions publiques des conseils d'administration, le projet de loi n° 76 représente un déficit démocratique pour les citoyens et les utilisateurs du transport collectif.

Transport 2000 recommande donc que les séances des conseils d'administration soient publiques et qu'elles soient précédées d'une période de questions ouverte au public et, surtout, que les membres représentant les usagers du transport en commun siègent sur ces conseils. Différentes modalités pourraient être choisies. Entre autres, les membres représentant les usagers pourraient être choisis dans une liste proposée par différentes organisations d'usagers du territoire visé où il peut y avoir d'autres spécificités. Essentiellement aussi, l'utilisateur est celui... On parlait d'experts en termes de membres indépendants des conseils, l'utilisateur est celui qui a l'expertise terrain. Donc, il peut jouer, effectivement, un rôle important au niveau des conseils d'administration.

Nous croyons que ces recommandations permettront d'améliorer le projet de loi au niveau de la transparence de la gestion du transport collectif dans la région métropolitaine et permettront d'engager un réel dialogue entre les parties prenantes.

En conclusion, nous espérons que les propositions que nous avons formulées quant à la tarification et à la représentation des usagers permettront de bonifier le projet de loi. Transport 2000 Québec demeure convaincu que le regroupement de tous les intervenants en transport en commun autour d'une même table relevant de la CMM et du ministre des Transports engendrera un climat de collaboration propice à mettre en place des solutions efficaces de mobilité pour les utilisateurs actuels et potentiels du transport collectif dans la grande région de Montréal. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Je vous remercie pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Eh bien, merci, vous deux, d'être ici aujourd'hui. Et je reçois bien vos commentaires et propositions. Dans un premier temps, en fait, sur votre satisfaction à un changement de la gouvernance du transport collectif, on se retrouve exactement à la même hauteur lorsqu'on se dit : Qui doit en profiter? C'est le citoyen, le client. Donc, à ce sujet-là, j'entends aussi que vous êtes préoccupés par le volet tarifaire et j'ai compris clairement aussi que vous ne vouliez pas que ça soit la CMM qui en prenne le contrôle.

M. Pepin (Français) : Effectivement, la tarification est quand même un dossier assez complexe, et l'avantage d'avoir des conseils d'administration composés en majorité de membres indépendants qui sont des experts peut permettre, effectivement, d'aborder objectivement une structure tarifaire. On a vu souvent dans le passé — et parfois, malheureusement, le passé est garant de l'avenir — au niveau, par exemple, d'un groupe d'élus, de faire des pressions pour que sa ville soit dans la zone 2 plutôt que la zone 3, etc., et c'est à ce moment-là que ça devient plus complexe, et il peut y avoir certains problèmes d'inéquité.

M. Poëti : Parfait. J'entends bien aussi que vous aimeriez avoir davantage de représentation de citoyens, de représentation citoyenne. Est-ce que vous considérez que des élus sur un conseil d'administration répondent à la définition de... Parce qu'ils sont élus par les citoyens. Donc, est-ce que vous considéreriez la présence d'un élu au conseil d'administration comme un représentant des citoyens ou non?

Le Président (M. Bérubé) : M. Pepin.

M. Pepin (Français) : Le premier rôle, effectivement, d'un élu, c'est de représenter les citoyens, et, en général, ils le font très bien. Par contre, j'ai amené le point en termes de connaissance des besoins et aussi de connaissance de la qualité des services, de l'utilisation des services. Le citoyen ou l'utilisateur est le mieux placé en tant qu'expert terrain, si vous me permettez l'expression, pour jouer ce rôle-là. Alors, c'est complémentaire. C'est pour ça que l'un n'exclut pas l'autre, au contraire. Mais les deux peuvent cohabiter, chacun à son rôle.

M. Poëti : Merci. J'ai entendu précédemment, évidemment, les gens d'un autre organisme suggérer une création d'une table ou d'un comité permanent de représentants dans le cas des gens à mobilité réduite, mais, dans votre cas... pourrait être de citoyens sur une table permanente qui pourraient faire une liaison avec le milieu sur la desserte et les qualités de service. Est-ce que ceci répondrait davantage à vos attentes?

M. Pepin (Français) : Ça pourrait être une formule — qui a déjà été utilisée, entre autres à la Société de transport de Laval — d'avoir un comité d'usagers ou un comité de service à la clientèle qui conseille, effectivement, le conseil d'administration. C'est, effectivement, le genre d'instance. Entre autres, dans la loi, il y a un comité de qualité des services. Ça peut être le genre de forum aussi qui est intéressant, d'avoir le plus d'intervenants possible pour couvrir, entre autres, les avis et les opinions de la population et des usagers.

M. Poëti : Merci. Je ne sais pas s'il y a des collègues qui avaient des questions.

Le Président (M. Bérubé) : D'autres interventions de l'aile parlementaire? Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Anglade : Oui, il y a quelques questions. Alors, d'abord, merci de votre présentation. Question par rapport à la table qui a été mentionnée par le ministre Poëti : S'il devait y avoir une table, est-ce que ça change votre perspective par rapport au fait que les séances devraient être rendues publiques où les gens peuvent participer aux séances au niveau de l'autorité puis au niveau du réseau? Est-ce que ça modifierait votre perspective par rapport à ça?

M. Pepin (Français) : Non, ça ne la modifie pas à ce niveau-là. Je vous dirais que simplement, au niveau municipal et au niveau des sociétés de transport, la tradition est bien ancrée depuis déjà près de 30 ans, et, effectivement, les séances des conseils d'administration et les périodes de questions publiques sont un élément mensuel maintenant dans la vie des usagers et des citoyens.

Mme Anglade : Et vous les voyez nécessaires au niveau de l'autorité également?

M. Pepin (Français) : Oui, au niveau de l'autorité également. Actuellement, les sociétés de transport discutent de problématiques de planification qui relèvent maintenant de l'autorité. Alors, le citoyen veut, évidemment, participer, ou suivre les débats, ou, à tout le moins, interroger ses représentants.

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

Mme Anglade : J'avais une question par rapport à votre recommandation n° 4, j'aimerais vous entendre davantage là-dessus : Que le gouvernement annonce une politique québécoise du transport collectif qui détaille les cibles, les moyens, les budgets... Pouvez-vous élaborer un peu sur cette recommandation que vous faites?

M. Pepin (François) : Attendez, je vais la retrouver.

Le Président (M. Bérubé) : M. Pepin.

M. Pepin (François) : Oui, excusez-moi. Oui, bien, en fait, c'est la poursuite aussi... La gouvernance, c'est la première étape. On parlait d'un plan de transport aussi global pour la région. Mais, effectivement, il y a un cadre financier qui doit venir avec un plan de transport pour qu'il soit réalisable, et, effectivement, à ce niveau-là, on a... La politique québécoise du transport, entre 2006 et 2011 a fait ses preuves, et c'est un peu le même genre d'orientation où il y avait, effectivement, des cibles d'achalandage, des moyens financiers et aussi, évidemment, des objectifs à atteindre.

Mme Anglade : O.K. Très bien. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : ...Mme la députée de Bourassa-Sauvé, allez-y.

• (17 h 20) •

Mme de Santis : Exact. Merci, M. le Président. Bienvenue. J'ai lu votre mémoire avec beaucoup d'intérêt et j'ai quelques questions. Vous proposez qu'il y ait des représentants des usagers sur les conseils d'administration et vous dites : Que ces personnes soient choisies dans une liste proposée par les associations usagers des territoires. Je n'ai aucune connaissance, personnellement, d'associations d'usagers, donc j'aimerais que vous m'expliquiez de qui on parle exactement.

M. Pepin (François) : Écoutez, il y a une association d'usagers qui est l'Association pour le transport collectif sur la Rive-Sud. Il y en a une aussi à Laval qui s'était formée à l'époque du projet du Train de l'Est, mais qui existe encore. À Montréal, il y a d'autres associations. Donc, il y a déjà des associations d'usagers qui existent sur le territoire, mais, essentiellement, c'est donc que ces gens-là connaissent le milieu, connaissent aussi les gens qui peuvent apporter une contribution significative au niveau d'un conseil d'administration.

Mme de Santis : Je suis confuse parce que, dans les hôpitaux, on a des associations d'usagers, mais, ici, c'est des associations d'usagers qui ont un intérêt dans le transport collectif, c'est bien ça?

M. Cardinal (Pierre) : Il s'agit d'associations volontaires.

Mme de Santis : Parfait. Est-ce que vous avez une idée de combien de membres on retrouve dans ces associations?

M. Pepin (François) : Bien, les associations se créent souvent au fil des projets et des événements sur les différents territoires, puis je dirais qu'il y a quand même au Québec... on parle de 1 million d'usagers du transport collectif. Et, entre autres, Transport 2000, qui est au niveau national, c'est très différent, mais c'est une association formée de membres bénévoles et de membres individuels et associatifs.

Mme de Santis : Quand je vais sur votre site Web, j'apprends que vous faites partie d'un réseau mondial d'associations. Est-ce que vous pouvez nous dire s'il y a d'autres sources de financement auxquelles on devrait regarder? Vous faites partie d'une association mondiale, et, très probablement, il y a eu des discussions sur le financement des réseaux. Est-ce que vous avez quelque chose à nous proposer qui est fait ailleurs et que, peut-être, on devrait considérer?

M. Pepin (François) : Bien, écoutez, il y a eu des choses intéressantes. Entre autres, il y a eu un débat sur l'écofiscalité, d'avoir des solutions qui encouragent le changement de comportements. Donc, effectivement, un péage kilométrique peut inciter les gens à changer leurs comportements. Il y a aussi ce qui avait déjà été mentionné, la plus-value foncière suite à un investissement majeur en transport collectif, qui pourrait, à ce moment-là... dont les bénéficiaires pourraient être perçus par l'autorité ou un autre organisme. Donc, oui, il y a des sources de ce genre-là qui existent. En France, il y a le versement transport, qui est 1,5 % de la masse salariale, ça existe depuis plus de 50 ans. Mais c'est une tradition française, ce n'est pas nécessairement dans la culture nord-américaine.

Mme de Santis : Est-ce que vous pouvez expliquer un peu plus c'est quoi, la plus-value foncière? Je ne crois pas que les gens qui nous écoutent, ou nous autour de la table, ou toutes les personnes autour de la table, on comprend exactement ce que ça veut dire.

M. Pepin (François) : Moi, je suis loin d'être un expert, là, à ce niveau-là, mais...

Le Président (M. Bérubé) : M. Cardinal.

M. Cardinal (Pierre) : Expliqué de façon très simple, la captation foncière, ça ne veut rien dire. Lorsque vous créez un projet, un projet d'habitation, un quartier et que vous y mettez une structure de transport collectif — pensez à un train avec une gare, une structure lourde, pas juste un autobus — bien, il se crée un phénomène, ça devient populaire. Pensez à une station de métro. Les gens vont vouloir venir y habiter. Les commerces vont vouloir s'y développer parce que les gens viennent y habiter. Il se crée une plus-value, ça devient un quartier désirable. Il y a toutes sortes de termes pour désigner ça, ce n'est pas important. Et là on se dit : Bien, comme ce noyau-là est créé autour d'une structure de transport collectif, il se crée une plus-value foncière. Autrement dit, on crée beaucoup, beaucoup, beaucoup de taxes dans cet endroit-là, pourquoi ne pas le reconnaître et de dire : On va en capter une partie, de cette valeur foncière là, pour refinancer d'autres projets de transport collectif? En gros, «in layman's terms», en termes très, très concis, très, très clairs que tout le monde peut comprendre.

Mme de Santis : Merci. C'était clair. Moi, j'ai posé la question parce que je sais que beaucoup de personnes ont entendu parler de cela, mais ne savent pas exactement qu'est-ce que c'est.

M. Cardinal (Pierre) : ...ça, c'est une autre discussion.

Mme de Santis : Parfait. J'aimerais maintenant parler des membres indépendants. Vous êtes tout à fait d'accord qu'on devrait avoir une large majorité de membres indépendants sur les conseils d'administration. Pour les gens qui nous écoutent, pouvez-vous expliquer pourquoi c'est important? Parce qu'il y a d'autres personnes qui sont venues devant nous qui ont argumenté que c'est les élus qui devraient être majoritaires parce qu'ils sont imputables aux gens qui les ont élus, et, ici, on va avoir des experts qui ne sont imputables, d'après eux, à personne.

M. Pepin (François) : En fait, les nouvelles règles de gouvernance modernes en Amérique du Nord, on a de plus en plus, effectivement, des conseils d'administration formés de membres indépendants, et ce qui permet, à ce moment-là, effectivement, de définir des profils complémentaires, entre autres de s'assurer d'avoir sur un conseil d'administration des experts, que ça soit pour des aspects légaux, pour des aspects financiers, pour des aspects techniques, des aspects d'urbanisme ou d'ingénierie, de gestion de projet. Donc, ça permet d'avoir un conseil d'administration plus efficient à ce moment-là parce qu'en son sein même il a les ressources pour faire une réflexion éclairée.

Alors, plus d'élus que de membres indépendants, c'est... D'abord, les élus ont beaucoup de tâches et de responsabilités. Le conseil d'administration, habituellement, n'est pas leur seule activité, hein, il y a une question de disponibilité. Et aussi, effectivement, leur premier rôle n'est pas d'être un expert dans un domaine, c'est plutôt la gestion du bien public comme telle, au niveau des ressources financières surtout. Donc, c'est l'avantage d'avoir, effectivement, plus de membres indépendants. Et on l'a vu à l'AMT, c'était une des demandes aussi. Ça demande beaucoup de travail, et des membres indépendants en plus grand nombre peuvent, effectivement, à ce moment-là, travailler de façon plus efficace.

Mme de Santis : Comment vous répondez à l'inquiétude qu'ils ne sont pas imputables au public?

M. Pepin (François) : À ce moment-là, c'est au niveau de leur sens des responsabilités, je vous dirais. Il y a eu des expériences heureuses, d'autres moins heureuses. Mais, à Vancouver, effectivement, il y a eu un conseil d'administration qui a peut-être voulu aller un peu trop loin. En fait, il proposait carrément d'augmenter la taxe de vente d'un demi-point, et, à ce niveau-là, c'est la population elle-même qui a rejeté l'idée complètement. Donc, les membres d'un conseil d'administration, qu'ils soient indépendants ou élus, sont imputables et responsables devant la population ou l'autorité politique qui est au-dessus. Dans ce cas-ci, c'est la CMM ou le ministre des Transports.

Mme de Santis : J'ai une autre question concernant les utilisateurs captifs parce que vous utilisez cette expression dans votre mémoire. D'abord, pouvez-vous nous expliquer c'est qui, les utilisateurs captifs, et pourquoi vous avez une préoccupation pour les utilisateurs captifs?

M. Cardinal (Pierre) : Par «utilisateurs captifs», nous entendons des citoyens pour qui le transport collectif devient quelque chose de très, très important, de prioritaire. Je vous donne un exemple, des personnes âgées qui n'ont pas de voiture ou des gens qui ont une mobilité réduite, des étudiants qui n'ont pas de voiture, pour qui... On peut en nommer d'autres, des gens qui sont financièrement un peu plus à risque, donc des gens pour qui la présence ou la disponibilité de transport collectif est essentielle pour remplir leurs tâches quotidiennes. Peu importe ce que c'est, aller travailler, aller à un centre, ces gens-là sont dépendants du transport collectif. Donc, si on fait une révision de la tarification, il est important qu'on tienne compte de leur capacité à payer. Sans vouloir prêter d'intentions, on ne sait pas ce qui va se passer. Mais on ne peut pas les mettre à risque davantage. Et, comme dans certaines municipalités, certaines sociétés de transport, comme j'expliquais, la part de contribution marginale de l'utilisateur atteint, dans certains cas, tout près de 50 %, on ne peut pas leur en demander plus, surtout à ces populations dites à risque. C'est ce qu'on entend par des usagers du transport collectif qui sont captifs, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas d'autres options pour se déplacer bien souvent, d'où le mot «captifs», et, ces gens-là, on doit assurer une certaine forme de protection.

• (17 h 30) •

M. Pepin (François) : À titre d'exemple, à Montréal, Option Consommateurs nous dit que, quand il y a une augmentation de tarifs trop importante, ce genre de clients là, ils abandonnent le transport collectif. On comprendra que ce n'est pas pour aller vers l'automobile. Souvent, ils deviennent piétons, tout simplement, et ils vont marcher trois à quatre kilomètres pour aller travailler.

Mme de Santis : J'ai une autre question. Vous dites : «...Transport 2000 est d'avis qu'il est plus que temps que s'ouvre un débat sur la tarification sociale des transports et que cette tarification soit une responsabilité financière de l'État.» D'abord, veuillez nous expliquer c'est quoi, la tarification sociale, et nous donner un peu plus d'éléments sur cette déclaration que vous faites.

M. Cardinal (Pierre) : La tarification sociale, c'est dans la continuité de ce que nous venons de discuter, c'est-à-dire que la tarification des services de transport collectif tient compte non pas seulement de la capacité à payer dans nos tarifications, selon l'offre et la demande, mais une tarification qui tient compte, justement, de certaines clientèles captives ou à risque. Donc, une tarification sociale, c'est un terme pour dire une tarification qui tient compte que certaines populations ont une capacité limitée à payer.

Maintenant, quand on parle de responsabilité de l'État, on ne veut pas renvoyer cette responsabilité-là aux opérateurs ou à une municipalité qui a, selon son cas, plus ou moins de moyens. Nous considérons que ça devient un enjeu de société, un enjeu sociétal et qu'il est du recours du gouvernement, de l'État québécois de protéger ces populations-là et d'assurer une équité, une justice sociale au niveau également des transports collectifs.

Mme de Santis : Merci beaucoup. Je n'ai plus de questions.

Le Président (M. Bérubé) : D'autres questions de la part du groupe parlementaire formant le gouvernement? Si ça va, on va passer à l'opposition officielle, et je reconnais la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, bienvenue à Transport 2000, M. Pepin, M. Cardinal. Peut-être que je reviendrai sur certaines questions qui ont déjà été posées concernant, là, la composition des conseils d'administration parce que c'est une question qui est beaucoup soulevée dans le cadre de ce projet de loi là. Et, effectivement, vous demandez à ce qu'il y ait plus de membres indépendants, et vous faisiez référence à l'AMT. Et, si je ne me trompe pas, c'était le Vérificateur général, je crois, qui, quand il a analysé les comptes de l'AMT, qui demandait à ce qu'il y ait plus de membres indépendants, et l'AMT elle-même a demandé à ce qu'il y ait plus de membres indépendants qui soient nommés à son conseil. Et là on voit que, dans le projet de loi, pour les deux... parce qu'on remplace l'AMT par deux autres structures, là, mais, dans les deux autres structures, il y a moins de membres indépendants que ce qui avait été suggéré, là, je crois, par le Vérificateur général.

Donc, j'aimerais vous entendre, est-ce que vous pensez... Parce que ce qu'on a entendu comme représentations plus tôt, que c'est dans les deux structures qu'il devrait y avoir plus de membres indépendants, et à quel niveau vous pensez que ça pourrait être différent d'une structure à l'autre, étant donné qu'une planifie et que l'autre opère?

Le Président (M. Bérubé) : M. Pepin.

M. Pepin (François) : Écoutez, je vous dirais, l'important, c'est qu'il y ait une majorité de membres indépendants. Quant au quantum exact, il y a d'autres considérations. Je vous dirais, c'est comme composer un cabinet des ministres, humblement, ça prend une représentation parfois géographique, parfois par groupes d'intérêts, etc. Donc, c'est un casse-tête comme tel qui, effectivement, relève vraiment de la prérogative des élus au niveau législatif pour, effectivement, déterminer la juste part de représentation à ce niveau-là. On est loin, un petit peu, de l'usager, effectivement.

Par contre, je ne sais pas quelle proportion qui avait été suggérée par le Vérificateur général. Mais, en tout cas, nous, c'était surtout le principe que ça soit d'abord un nombre majoritaire de membres du conseil qui soient indépendants.

Mme Ouellet : Puis ça se compare comment avec ce que vous voyez dans les autres exemples de ce que vous avez étudié?

M. Pepin (François) : Écoutez, dépendant des villes canadiennes, si on prend les villes canadiennes, il y a, effectivement, à Vancouver quelques élus qui sont membres du conseil d'administration. À Toronto, il y a eu plusieurs expériences : il y en avait, il n'y en avait pas, il y en a quelques-uns. Donc, effectivement, c'est un dosage, vous voyez, qui, même au fil du temps, peut changer parce que l'expérience peut être plus ou moins heureuse. Mais ça, effectivement, il faut d'abord le vivre pour le voir.

Mme Ouellet : Puis par qui vous pensez que doivent être nommés les membres indépendants?

M. Pepin (François) : Écoutez, les membres indépendants, dans le projet de loi, on retrouve quand même un bon dosage parce qu'il y a un certain nombre nommés par le ministre des Transports et à peu près la moitié, là, par la CMM. Et je dirais que c'est, effectivement, un bon dosage parce que ce qu'on retrouve à Vancouver, TransLink, relève entièrement du conseil des maires, et, à Toronto, Metrolinx relève entièrement du ministre des Transports. Alors, je pense qu'on a une solution ici mitoyenne qui est peut-être gage de succès, mais, en tout cas, qui est sûrement gage de collaboration, et la discussion va avoir lieu.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Et, quand vous demandiez qu'il y ait des usagers... Parce qu'il y a une différence entre citoyen et usager, là. J'entendais la conversation un petit peu plus tôt, un citoyen n'est pas nécessairement usager, là. Est-ce que

vous demandez à ce que les usagers... vous ne demandez pas qu'ils soient nommés ni par le ministre ni par la CMM, à ce moment-là, vous demandez qu'ils soient nommés par les usagers?

M. Pepin (François) : Non. En fait, on n'a pas cette prétention-là. Qu'ils soient nommés par la CMM ou le ministre, peu importe, c'est certain, puis je pense que c'est proposé... A tout le moins, au niveau du RTM, ce qu'on retrouve dans les sociétés de transport actuelles, il y a un représentant des usagers du réseau régulier et un représentant des usagers du transport adapté. Mais non, ça serait tout simplement, effectivement, une liste fournie par les organismes du milieu et qui pourraient être choisis, effectivement, soit par la CMM ou par le ministre.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : O.K. Mais à l'intérieur d'une liste, j'avais bien compris, à partir d'une liste qui est fournie par...

M. Pepin (François) : Oui, exact.

Mme Ouellet : Donc, il y a quand même un premier tri qui est fait par les sociétés et un choix, après ça, qui est fait.

M. Pepin (François) : Oui.

Mme Ouellet : Est-ce que vous proposez ce même genre de formule là pour les autres postes de représentants indépendants?

M. Pepin (François) : Non, pas du tout, parce qu'effectivement, là, on parle d'expertise, il y a des critères, à ce moment-là, objectifs pour l'évaluation des candidatures et choisir les titulaires.

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

Mme Ouellet : Quand vous parlez de tarification sociale, vous nous avez décrit le concept, mais j'aimerais ça... est-ce que vous avez une idée d'application plus précise sur la tarification sociale?

M. Pepin (François) : Bien, écoutez, il y a des groupes, à Montréal entre autres, qui ont fait des représentations à la Société de transport de Montréal, et il y avait des projets pilotes où, effectivement, la composante principale était, effectivement, de tenir compte du revenu de l'utilisateur, et, en bas d'un certain seuil, les gens seraient admissibles à une tarification sociale. Mais effectivement, selon nous, comme le disait Pierre, ça relève de l'État comme tel parce que... On peut se souvenir, entre autres, d'un exemple, là, dans le passé, quand la STM a étendu son tarif réduit aux étudiants de plus de 18 ans, ça a amené un déboursé de 19 millions. À ce moment-là, c'est soit la société de transport qui l'absorbe, soit la municipalité ou, pire, les autres usagers. Alors, c'est pour ça que, vu que c'est vraiment un rôle social, c'est pour ça qu'on considère que ça doit relever de l'État.

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

Mme Ouellet : Oui. Même si ça doit relever de l'État, à votre avis... Là, vous avez souligné les étudiants, puis effectivement... Comme, par exemple, à Sherbrooke, j'imagine que c'est un peu ça que vous voulez dire par tarification sociale, le tarif qu'il y a pour les étudiants, pour la ville de Sherbrooke et la société de transport de Sherbrooke, c'est un exemple de tarification sociale. À votre point de vue à vous, sans nécessairement donner le quantum ou... ce serait quoi, soit les clientèles — parce que ça a l'air de se décliner plus en termes de clientèle — qui seraient les premières, je dirais, bien, peut-être pas d'importance, mais d'urgence à viser par la tarification sociale? Si vous aviez à dire au gouvernement vers quels secteurs, quels seraient les secteurs prioritaires à viser pour la tarification sociale?

M. Pepin (François) : Déjà, actuellement, les structures tarifaires prévoient des rabais pour les étudiants, les aînés, mais aussi, comme le disait Pierre, il y a des expériences de gratuité pour les aînés à Laval ou de gratuité pour les services locaux à Sainte-Julie et Chambly. Ce sont des exemples, mais là on parle plus d'une tarification selon les clientèles cibles. Tarification sociale, selon les représentations qui sont faites par différents groupes d'utilisateurs, c'est vraiment, effectivement, en fonction du revenu et de la précarité financière ou économique des ménages.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, en vous précisant qu'il reste encore presque six minutes.

Mme Ouellet : Je pense que je vais revenir. Je vais laisser aller la CAQ, puis je pourrai revenir par la suite.
• (17 h 40) •

Le Président (M. Bérubé) : Revenir sur votre temps? Oui, c'est possible. On passe au deuxième groupe d'opposition. Je reconnais M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Pepin, M. Cardinal, bonjour. À la page 7 de votre mémoire, vous faites état, évidemment, que les utilisateurs ont été mis à forte contribution avec des hausses qui ont été plus

importantes que l'indice des prix à la consommation au cours des dernières années. Mais, dans le bas de page, vous dites ensuite qu'«il faudra que le nombre d'utilisateurs affectés par une hausse notable par rapport à l'heure actuelle ne soit pas plus grand que le nombre d'utilisateurs affectés par une baisse des tarifs». Donc, je comprends que vous envisagez peut-être, là, qu'il pourrait y avoir des hausses encore peut-être plus importantes que l'inflation. Alors, on est, évidemment, préoccupé par le pouvoir d'achat du contribuable. Voulez-vous m'expliquer cet énoncé-là? Pouvez-vous me le décortiquer, me l'expliquer et m'expliquer, en fait, pourquoi ça ne pourrait pas être autre chose, autrement, donc, que de dire que peut-être qu'on pourrait limiter les baisses pour nous permettre de limiter les hausses? Alors, expliquez-moi.

M. Pepin (François) : Bien, en fait, c'est pour éviter un choc tarifaire. Quand il y a des modifications qui sont importantes, il y a certaines zones qui peuvent payer moins, il y a certaines zones qui pourraient payer plus. Ou si on prend un exemple relativement simple, si on voulait faire payer plus cher aux personnes qui se déplacent en période de pointe, ça pourrait avoir un impact majeur sur l'achalandage et, surtout, sur les consommateurs. Alors, à ce moment-là, il y a, effectivement, moyen de privilégier une diminution des tarifs en hors pointe. C'est le genre d'équilibre à rechercher.

Mais ce qui est important, peu important les mesures, c'est d'abord d'avantager le plus de personnes possible pour encourager l'utilisation du transport collectif et aussi d'avoir un effet, à tout le moins, neutre sur la quote-part ou la contribution actuelle de l'ensemble des usagers au financement de l'exploitation, des coûts d'exploitation du transport collectif.

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

M. Surprenant : Alors, ce que vous dites, c'est que vous êtes d'accord avec le fait qu'il y a des personnes qui vont avoir des hausses substantielles, là, de coût de transport, là. C'est ça que vous dites, là.

M. Pepin (François) : Substantielles, il faut quand même dire...

M. Surprenant : Bien, notables, disons. Le mot que vous avez utilisé, c'est «notables». Parce que ce n'est pas un constat de ce qui devrait être travaillé par la suite. C'est que ça sera ça, et on vivra avec ça, là. C'est ça que vous dites, là.

M. Pepin (François) : Bien, en fait, non. Je vous dirais, c'est pour ça qu'on a soulevé des inquiétudes au niveau... oui, une simplification de la structure tarifaire, mais, effectivement, d'éviter les impacts négatifs. Donc, on verra parce que c'est l'autorité, effectivement, qui va définir sa grille tarifaire, mais il y aura des discussions à avoir, là, il faut trouver un forum pour en discuter.

M. Surprenant : ...que vous écrivez, monsieur, là. Vous écrivez : «...il faudra que le nombre d'utilisateurs affectés par une hausse notable [...] ne soit pas plus grand que ceux qui auront une baisse...» Donc, vous consentez à ce que des gens soient affectés, qu'il y ait une hausse notable. C'est ça que vous écrivez, là. Je veux être bien clair. Soyez clairs avec moi, là. Ce que vous me dites puis ce que vous écrivez, ce n'est pas la même chose, là.

M. Pepin (François) : Je vous dirais, écoutez, quand on revoit complètement une structure tarifaire, c'est certain qu'il peut y avoir certains usagers qui vont connaître une hausse de tarif. Il faut en minimiser le nombre et surtout s'assurer qu'il y ait plus d'usagers ou d'usagers potentiels qui soient avantagés pour, effectivement, inciter les gens à utiliser davantage le transport collectif. C'est notre compréhension du libellé que vous retrouvez.

M. Surprenant : Alors, je comprends qu'en résumé vous êtes d'accord avec le fait que les gens subissent des hausses notables. Bon.

À la page 5, maintenant, vous écrivez, à l'avant-dernier paragraphe : «Il faudrait toutefois s'assurer de considérer les partenaires du taxi et de l'autopartage comme des ingrédients importants du cocktail transport.» Alors, je pourrais dire que ce serait «sUber», mais ce serait super, plutôt. Au niveau des partenaires de taxi, comment vous voyez ça? Est-ce que vous avez des propositions à faire au niveau de l'appariement... Je vous écoute.

M. Pepin (François) : Écoutez, aujourd'hui, avec la mobilité 2.0 — on commence même à parler de mobilité 3.0 — pour l'utilisateur régulier, habituellement ça va relativement bien, il connaît ses choix, il connaît son réseau, donc il fait ses choix pratiquement automatiquement. Mais, comme les choix vont se multiplier et que, souvent, une utilisation occasionnelle amène des hésitations, les gens vont souvent avoir le réflexe de retourner sur leur solution initiale, qui est souvent l'automobile. Donc, au niveau de la mobilité, qui devient de plus en plus complexe, les options étant de plus en plus nombreuses, l'utilisateur va éventuellement avoir besoin d'aide, et ce n'est pas juste une application sur son téléphone intelligent qui va l'aider. Donc, effectivement, l'autorité ou les sociétés de transport pourraient devenir, entre guillemets, des courtiers de mobilité pour faciliter la tâche aux usagers et offrir toujours le bon choix à l'utilisateur pour avoir le bon mode au bon moment, au meilleur coût possible.

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

M. Surprenant : Oui. Alors, à la page 8, l'article 4.2, Valoriser les champions locaux des transports collectifs, on parle ici, donc, qu'actuellement il y a des gens qui font des initiatives au niveau des aînés, des jeunes, des jours de smog,

gratuité locale, etc. Alors, vous encouragez, finalement, la possibilité de poursuivre ces mesures, alors, pour ceux qui le font. Pourquoi vous ne suggérez pas que ces mesures-là devraient être appliquées à tous? Pourquoi, donc, vous n'allez pas plus loin, finalement? Pourquoi?

M. Pepin (François) : Je vais vous donner un exemple relativement simple. Chambly et Sainte-Julie ont une structure de réseau qui est particulière, les gens se déplacent localement, et actuellement c'est gratuit. La plupart de ces gens-là se rabattent sur la ligne qui va vers Montréal, qui, elle, est payante. Donc, ils sont captés à un moment donné, et, effectivement, ils paient. Ceux qui se déplacent uniquement localement, à ce moment-là ils profitent de la gratuité. Ce n'est pas le genre de système qui peut être facilement applicable à Montréal sans une perte énorme de revenus. On parle de l'île de Montréal. Donc, c'est pour ça qu'on dit, effectivement, qu'il y a des expériences extrêmement positives qui ont été tentées et qui continuent. Par contre, il y a des endroits où, effectivement, c'est inapplicable. Donc, la solution mur à mur ou uniforme, il faut y aller avec doigté.

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

M. Surprenant : Dernière question, M. le Président. À la page 9, il n'y a qu'un seul paragraphe. Donc, ce paragraphe-là, vous dites : «Nous souhaitons que le gouvernement dévoile le nouveau cadre financier du transport collectif et des nouvelles sources de financement...» Alors, évidemment que, oui, on est tous conscients que c'est difficile. Auriez-vous des suggestions à faire au niveau sources de financement? Alors, si vous l'écrivez, vous avez peut-être des petites idées ou...

M. Pepin (François) : Oui. Bien, comme je le disais tout à l'heure, l'écofiscalité peut permettre d'aller chercher des revenus supplémentaires, mais qui ont quand même un rôle social et écologique, c'est-à-dire d'encourager les changements de comportement de la population. Et, effectivement, le péage kilométrique nous apparaît comme ce qui est le plus productif, essentiellement pour une raison, c'est que vous pouvez le moduler selon l'heure, selon l'endroit où vous vous déplacez, selon le niveau de congestion qui existe. Donc, entre autres, il y a des endroits où le péage pourrait être pratiquement nul parce qu'effectivement il n'y a aucun problème de mobilité, par exemple à l'extrémité de l'île de Montréal, à un certain endroit dans un quartier résidentiel. Par contre, si on se retrouve, effectivement, sur l'autoroute Décarie, bien là on peut comprendre que la dynamique est légèrement différente et qu'il pourrait y avoir, à ce moment-là, un péage ajusté en fonction de ça.

Les technologies apparaissent, elles commencent à être présentes dans notre milieu. Je fais juste un exemple, si vous essayez l'application Ajusto — sans faire de publicité pour un assureur — effectivement, mon téléphone intelligent sait où je suis et qu'est-ce que je fais avec mon véhicule. Alors, vous voyez, c'est le genre de technologies qui s'en viennent, et on pourrait avoir des péages kilométriques intelligents à court terme.

Le Président (M. Bérubé) : 45 secondes, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Au niveau, donc, de zones de tarification, on parle qu'actuellement il y en a au-dessus de 500, là. Comment vous voyez ça? Avez-vous évalué un peu ce qui pourrait être fait? Avez-vous des commentaires à formuler à ce niveau-là?

M. Pepin (François) : Oui, rapidement, écoutez, ce n'est pas nécessairement le nombre de titres, c'est plus... Actuellement, c'est très compliqué d'acheter un titre d'un transporteur sur le territoire de l'autre. Je pense, c'est le pire exemple. Donc, si vous êtes Lavallois, et vous voulez acheter votre titre de transport, puis vous êtes sur la Rive-Sud, c'est impossible. Puis, si vous voulez aller sur la Rive-Sud, vous ne pouvez pas acheter votre titre de transport de la Rive-Sud à Laval. Donc, c'est le genre de situation actuellement aberrante. Qu'il y ait des titres différents, c'est sûr, on parle de catégories de clientèle différentes, il y en aura toujours, mais, à tout le moins, que ça soit simplifié, c'est une bonne chose. Mais surtout que ça soit plus facile d'utilisation.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Nous revenons à la députée de Vachon, je lui ai permis de différer son temps. Alors, c'est à vous.

• (17 h 50) •

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, vous nous avez donné l'exemple, dans votre 4.2, là, à la page 8, de valoriser les champions locaux des transports collectifs de Chambly. J'aimerais profiter de votre présence pour que vous puissiez nous présenter les autres exemples d'aménagements spécifiques qui ont été faits que vous trouvez gagnants.

M. Pepin (François) : Bien, on les mentionnait... Rapidement, il y avait la journée du smog, à Laval, qui est, effectivement, extrêmement intéressante, ça peut être étendu sur l'ensemble du territoire. Il y a aussi pour différentes catégories d'usagers comme les aînés à Laval... Il y a eu des expériences différentes. Vous voyez, il y en a qui ont fonctionné, comme celle de Laval. Sur la Rive-Sud, il y en a eu une où les aînés pouvaient se déplacer en hors pointe. Celle-là n'a pas fonctionné parce qu'effectivement peut-être trop complexe d'application. Donc, il faut valoriser les expériences qui ont bien fonctionné.

Mme Ouellet : Est-ce que vous pouvez nous donner un petit peu plus de détails sur la journée du smog à Laval et les aînés à Laval?

M. Pepin (François) : Ça a été instauré il y a quelques années. C'est qu'effectivement, quand l'indice de smog prévu pour le lendemain est au-dessus des normes, pour encourager les gens à utiliser le transport collectif plutôt que leur voiture, à ce moment-là la Société de transport de Laval décrète la veille, pour informer la clientèle, que demain c'est une journée smog, et, à ce moment-là, ça coûte un dollar pour utiliser le réseau.

Le Président (M. Bérubé) : ...le maire de Laval ce soir, qui pourra peut-être vous en reparler également. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et pour les aînés à Laval?

M. Pepin (François) : Pour les aînés, essentiellement, il faut que les aînés se procurent une carte d'identité, ce qui est déjà le cas, mais moyennant un certain montant, et, à ce moment-là, ils ont accès au réseau de façon gratuite et en tout temps.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Dans ce cas-là, la Société des transports de Laval est maintenue. Donc, ce genre d'initiative là pourra probablement être maintenu par la Société des transports de Laval.

M. Pepin (François) : Il s'agira de voir si, effectivement, l'autorité le permettra et quel genre de compensation financière qui serait requise pour le maintenir. Entre autres, à Chambly, la gratuité locale, la ville de Chambly a quand même injecté des fonds supplémentaires pour assurer cette gratuité locale là.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, trois minutes.

Mme Ouellet : Oui. Je trouve que c'est intéressant, ces exemples-là. Si vous en avez d'autres, vous pouvez nous faire partager vos connaissances parce que ça nous permet de prendre connaissance des bons coups. Ça fait que je vous laisse la porte ouverte à ce volet-là.

Et, sinon, sur la question des séances du conseil d'administration qui soient publiques, j'aimerais vous entendre un petit peu plus.

M. Pepin (François) : Les séances du conseil d'administration publiques ont démontré hors de tout doute qu'effectivement la participation du public à ces séances-là amenait une plus-value, je vous dirais. D'abord, en termes de meilleure compréhension pour le public et les usagers des enjeux du transport collectif et aussi de la gestion, simplement, d'une société de transport.

Alors, c'est un lieu privilégié d'échange non seulement entre le conseil d'administration et les citoyens, mais c'est aussi un lieu d'échange avec... Même les fonctionnaires, habituellement, participent à ces rencontres-là, et, sur la demande du président, un fonctionnaire peut expliquer, effectivement, au citoyen comment il peut l'aider face à son problème. Et il y a aussi des suivis, à ce moment-là, des demandes des citoyens qui sont mensuels et qui sont remis au prochain conseil. Donc, ça assure de ce côté-là un forum pour que les gens expriment leurs besoins spécifiques ou collectifs et ça assure aussi un suivi qui est fait à ce moment-là par le conseil d'administration.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Et je pense que vous mentionnez que c'était le cas pour d'autres sociétés de transport. Est-ce que c'est le cas pour tant la STM, la STL que la RTL, où leurs conseils d'administration sont publics?

M. Pepin (François) : Oui. Et aussi, je crois, les CIT ont aussi des séances publiques. Et évidemment, au niveau municipal, le conseil municipal est toujours public.

Mme Ouellet : Ça fait le tour pour moi. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, Mme la députée. Alors, merci de votre participation aux travaux de la commission. Je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 54)

(Reprise à 19 h 31)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, bonsoir, tout le monde. Je souhaite la bienvenue à nos invités. Ce soir, c'est la ville de Laval et le groupe Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

Alors, pour le premier groupe, la ville de Laval, je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous, M. le maire.

Ville de Laval

M. Demers (Marc) : Alors, merci, M. le Président. Mon nom est Marc Demers, maire de ville de Laval. Je suis accompagné de M. Lamontagne, à ma droite, directeur général de la ville, et M. Picard, directeur général de la Société de transport de Laval, qui vont m'accompagner, m'assister et répondre à toutes les questions techniques, si besoin il y a.

J'aimerais vous remercier de nous donner l'occasion de nous faire entendre et de passer une si belle soirée avec nous plutôt qu'avec le Canadien de Montréal. L'objectif de notre visite ici ce soir, c'est pour participer, évidemment, à la loi, vous faire des suggestions. Et nous sommes heureux qu'un tel projet de loi ait été mis de l'avant pour régler certains problèmes, mais on mesurera le succès de cette loi-là selon le service qui en découlera aux citoyens, aux usagers, et le tout dans le respect de la capacité de payer des citoyens de Laval et des citoyens de l'ensemble de la région métropolitaine.

Pour nous, ville de Laval, c'est une ville qui a la réputation d'avoir été dessinée par et pour l'automobile. Alors, le transport en commun est très important, et j'en tiens pour preuve une augmentation des investissements municipaux de 18 % dans le transport en commun pour les trois dernières années. Et le transport en commun est un élément essentiel pour dessiner la ville de Laval que nous voulons léguer à nos citoyens pour l'avenir, les services communautaires. C'est aussi un service important pour combattre la pollution. Alors, pour nous, c'est un élément essentiel.

J'attirerais votre attention sur le conseil d'administration de l'ARTM. Nous avons une suggestion à vous soumettre, que les élus et les candidats indépendants soient désignés par leurs territoires respectifs composant les territoires de la CMM.

Sur le plan stratégique du développement du transport collectif, nous croyons qu'il est judicieux que l'horizon planification couvre une durée d'au moins 15 ans. Particulièrement pour les systèmes et les équipements lourds, nous croyons que 10 ans, c'est court comme planification.

J'aimerais aussi vous suggérer que le plan précise sa vision du développement des stationnements incitatifs et des équipements métropolitains. Je peux vous dire que nous avons beaucoup de stationnements incitatifs à ville de Laval, et ça ne règle pas nécessairement les problèmes de circulation dans la région métropolitaine.

Troisièmement, nous suggérons que le plan énonce ses orientations en matière de normes de service avec assez de précision pour en évaluer les impacts financiers à court, moyen et long terme.

Et, finalement, nous vous suggérons que le plan prenne en compte les schémas d'aménagement et de développement des MRC qui sont conformes au PMAD, qui est le plan d'aménagement métropolitain.

De plus, nous vous suggérons que l'ARTM soit approuvée par la CMM aux deux tiers des votes, principe qui a été établi pour le PMAD et qui assurerait un certain poids dans le processus de prise de décision pour les élus. Il faut se rappeler que, quand même, les élus municipaux seront responsables d'une partie du financement concernant le transport en commun.

Nous vous suggérons de plus, concernant les contrats de performance, que les sociétés de transport conservent la responsabilité de la planification fine du réseau et que la loi soit claire à cet égard afin d'éliminer toute ambiguïté. On a des préoccupations, Laval a des services particuliers. Nous sommes probablement la seule ville au Canada à offrir le transport en commun gratuit à nos aînés, ce qui est très apprécié, et les chiffres le démontrent.

Les contrats de performance entre l'ARTM et les sociétés permettent le développement, par un ou des transporteurs, de solutions innovatrices et de nouvelles technologies. Alors, il est important de préserver ça et de permettre à la créativité locale, qui est souvent mieux informée sur les particularités, de pouvoir quand même émerger.

En ce qui a trait à l'établissement des tarifs, que des mécanismes soient prévus pour que les innovations tarifaires locales puissent continuer et que les municipalités puissent également décider de dépasser les normes de service exigées par l'ARTM.

Pour les programmes d'immobilisations, que l'approbation de la CMM du programme d'immobilisations nécessite le deux tiers des votes, de même que le volet trains du programme d'immobilisations. Principe de deux tiers qui a été établi au niveau de la CMM, au schéma d'aménagement et qui, lors de la commission du transport, a fait la quasi-unanimité des gens.

Alors, la politique sur le financement. Que la loi précise que la politique sur le financement à établir respecte le cadre financier proposé par la CMM en 2010 et préserve les équilibres financiers actuels.

De plus, nous suggérons que le pouvoir de l'ARTM à l'égard des réseaux artériels métropolitains demeure une compétence de la CMM selon les dispositions actuelles en vigueur. Dans l'éventualité où cette recommandation-là ne serait pas retenue, nous suggérons que les dispositions de la loi maintiennent la compétence des MRC et des villes en matière d'aménagement de leur territoire.

En ce qui a trait au développement de ville de Laval, le transport en commun est un levier important et joue un rôle important, et notamment dans tout le développement de notre schéma d'aménagement et de nos futurs plans d'urbanisme. Alors, évidemment, ces changements-là à la loi viennent remettre en question certaines orientations, mais on aimerait les maintenir. Ceci étant dit, nous accueillons favorablement la loi, plusieurs des changements proposés, et nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le maire, pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Alors, bien, merci, M. le maire, et merci, évidemment, aux gens qui vous accompagnent de venir nous présenter votre mémoire. Vous savez que, depuis déjà près d'un an, on discutait de ce changement important, mais je me réjouis d'entendre que vous appuyez en grande partie, j'entends, ce projet de loi.

Je veux déjà vous rassurer sur des initiatives que vous avez dans votre ville, celle, entre autres, d'offrir le transport gratuit aux personnes aînées. Il n'y a pas, à mon avis, de problématique à ce genre de situation là si la ville décide,

évidemment, d'offrir ce service-là. Donc, je pense que c'est plus une gymnastique administrative qu'une décision qui ne permettrait pas de le faire, là. Il n'y a rien qui va vous empêcher de continuer d'innover dans votre ville face au transport.

En ce qui me concerne, évidemment, les lois de bonne gouvernance sont quand même établies, assez claires sur les deux tiers, évidemment, d'indépendants. On l'a bien défini dans l'ART. Et, quant au RTM, vous en avez moins parlé, évidemment, peut-être parce que vous êtes moins touchés par le RTM, mais j'entends ce que vous dites sur le vote aux deux tiers dépendamment des projets. On a pris connaissance de votre mémoire, qui est clair.

Alors, moi, je reçois très bien vos suggestions, j'entends ce que vous nous proposez, et l'étude article par article nous permet, évidemment, dans certains cas, d'être capables de modifier des choses.

• (19 h 40) •

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire, votre réaction.

M. Demers (Marc) : Oui. Évidemment, j'ai pris, à titre d'exemple, M. le ministre, le transport en commun gratuit. Mon inquiétude vient des méthodes de calcul qui pourraient être utilisées pour offrir ça. Et je fais une petite parenthèse, l'idée, je ne le cache pas, vient de mon épouse, et non de moi, l'inspiration pour ça, et elle me disait : Qu'est-ce c'est que ça nous coûte d'avoir des autobus à moitié vides qui se promènent, alors que les aînés ne viendront pas, aux heures de pointe, prendre les autobus? Je peux vous assurer que c'est une mesure ultrapopulaire et qui a redonné de la mobilité aux aînés, et on nous en parle toutes les fins de semaine, régulièrement. Mais, ceci étant dit, il y a différentes façons de calculer ce coût-là, et nous, on a adopté une méthode et une façon de faire qui nous a donné raison. Mais, si, aujourd'hui, on nous demandait de défrayer le coût de toutes les personnes de 65 ans et plus qui ont une passe et qui l'utilisent, ça changerait toute la réalité. Alors, ça, c'est une des préoccupations qu'on a.

L'autre aspect, c'est qu'on demande aux élus municipaux d'être responsables ou d'être imputables d'une partie de la facture, du coût du transport, et évidemment, moi, je suis d'accord avec le fait que ça prend une présence d'experts à ces tables-là plus importante que des élus. Mais, le principe étant établi au niveau de la CMM, du PMAD, je pense que, pour assurer une paix et une certaine imputabilité, le vote aux deux tiers serait de mise. Mais j'aimerais demander, M. Picard, les innovations avec lesquelles... on a déjà mises en place, et il pourrait vous exposer ça un petit peu plus.

Le Président (M. Bérubé) : Monsieur...

M. Picard (Guy) : Guy Picard.

Le Président (M. Bérubé) : Guy Picard. C'est à vous.

M. Picard (Guy) : Bon, ce à quoi M. le maire fait allusion, c'est que la STL a mis en place, au cours des années, un certain nombre d'innovations. On a été la première société de transport à avoir un véhicule électrique pleine longueur. On a mis en place aussi... on a été les premiers dans la région à mettre en place un système d'information aux voyageurs en temps réel. On a aussi un système de ce type-là au transport adapté. L'an prochain, 90 % des feux de circulation où on va passer, où nos autobus vont passer, ils vont reconnaître nos autobus et vont leur donner une priorité en fonction de la charge dans l'autobus et en fonction du retard.

Donc, notre crainte à cet égard-là, c'est qu'une machine, une grosse machine comme l'ARTM puisse exiger un certain nombre de normes et puisse exiger que tous ces systèmes-là se parlent entre les différentes sociétés de transport dans toute la région. On est d'accord avec une certaine forme de compatibilité, là, mais parfois les normes n'existent pas, il faut inventer des normes, puis, finalement, on va à la vitesse du plus lent, et puis tout ce qu'on a mis en place, peut-être que ça n'aurait pas été fait s'il y avait eu un souci de tout vouloir normaliser. Donc, ça, c'est une des craintes qu'on a.

À l'article 8, au point 4 de l'article 8, on spécifie que les contrats de performance peuvent inclure des initiatives d'amélioration de l'efficacité puis de l'efficience. Donc, ça nous rassure un peu qu'on le mette, mais on se dit : Quand même, la machine va-t-elle vouloir tout normer, tout normaliser, et de façon à ce que, finalement, on tue un peu, là, l'innovation et la créativité?

Et là vous avez répondu, M. le ministre, ce qu'on craignait aussi parce qu'on n'avait de dispositions de ce type-là, c'était au chapitre des innovations tarifaires, par exemple notre tarif smog ou notre tarification pour les aînés. Le tarif smog, c'est un tarif qui est unique dans la région, qui permet... Lorsqu'Environnement Canada annonce une journée de smog, le tarif est à 1 \$. Donc, on a 5 %, 6 %, 7 % d'augmentation de l'achalandage ces journées-là. Ça réduit le smog, un. Et, deux, ça donne une occasion aux gens de l'essayer. Donc, est-ce que l'ARTM va avoir une politique tarifaire d'une certaine rigidité qui va faire en sorte que ces initiatives-là vont avoir de la difficulté à se mettre en place parce qu'on va vouloir que tout le monde le fasse ou que personne ne le fasse? Donc, c'est ce genre de choses là qui nous chatouillent un peu, est-ce qu'on va être capables de continuer à être innovants ou est-ce que la machine va nous empêcher de l'être.

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

M. Poëti : Merci, M. le Président. Écoutez, notre intention n'est pas de niveler par le bas. Et, si vous avez des pratiques qui sont de qualité, innovantes, on s'en inspirera, si vous nous le permettez, sans droits d'auteur, dans un environnement beaucoup plus large. Il n'est pas question pour l'ARTM de venir limiter votre créativité, votre efficacité et le service aux citoyens que vous donnez. L'objectif de ce projet de loi, c'est... Et, s'il y en a eu, des projets de loi, il y en a eu plusieurs... Et, s'il y en a un sur lequel on peut identifier... la personne gagnante sera vraiment le citoyen, le client, et c'est toujours au cœur de nos préoccupations, c'est les mêmes que vous avez. Alors, je n'ai pas vraiment d'inquiétude à ce niveau-là et je veux vous rassurer d'emblée sur cette situation-là.

Concernant l'ARTM, je l'ai dit tantôt, c'est sûr que vous avez un peu moins d'intérêt, mais vous avez quand même un membre d'élu sur l'ARTM, vous avez des trains à Laval. J'aurais aimé vous entendre sur la composition du conseil d'administration, sur une majorité d'élus ou une majorité, évidemment, d'indépendants, comme on l'a défini dans notre projet de loi.

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire ou M. Picard, à votre discrétion.

M. Demers (Marc) : M. Picard, vous pouvez répondre, et puis j'ajouterai après.

Le Président (M. Bérubé) : Alors, M. Picard.

M. Picard (Guy) : Bon, c'est clair que ça crée une certaine dissonance entre la façon dont les conseils d'administration des sociétés de transport fonctionnent et le conseil d'administration du RTM fonctionne, le fait qu'il y ait une majorité d'élus chez des sociétés de transport et que ce ne soit pas le cas dans le cas du RTM. Nous, notre position, c'est que cette pratique-là rejoint les bonnes pratiques de gouvernance, là, d'avoir une majorité d'experts indépendants. Mais, ceci étant dit, je ne crois pas que, compte tenu... le maire pourra compléter, là, mais personnellement, là, je ne crois pas qu'au niveau des décisions qui vont être prises par le RTM que l'une ou l'autre des formes fasse une très grande différence sur la conduite des affaires du RTM.

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

M. Poëti : Parfait.

Le Président (M. Bérubé) : Ça vous va?

M. Poëti : Merci.

Le Président (M. Bérubé) : D'autres interventions du...

Une voix : ...

Le Président (M. Bérubé) : Oui, M. le maire, allez-y, complétez.

M. Demers (Marc) : J'aimerais juste compléter. Écoutez, à notre arrivée en poste, une des premières choses qu'on a faites, c'est de demander à l'IGOPP, à M. Nadeau, de regarder toutes les paramunicipales et les endroits... Et une des recommandations, c'était de, dans ce genre de situation là, de privilégier les experts et que les élus soient minoritaires. Alors, je peux vous dire qu'à Laval on s'en va vers ça tranquillement, pas vite, et on devrait déposer, d'ailleurs, un rapport. Alors, on est tout à fait à l'aise dans cette direction-là, M. le ministre, et ça évite des débats politiques qui ne servent pas tout le temps la population.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le maire. On va passer à un de vos représentants à l'Assemblée nationale, le député de Vimont.

M. Rousselle : M. le maire, M. Demers, M. Lamontagne, M. Picard, des gens qu'on connaît bien. D'abord, j'ai regardé votre préambule, je veux dire, je réalise que, vraiment, vous êtes contents de... Parce que c'est un projet, ça fait longtemps qu'on l'attendait. Et je vois que vous êtes même d'accord avec la gouvernance qu'on amène. D'ailleurs, je vous ai entendus, là, vous êtes vraiment en symbiose avec qu'est-ce que vous avez écrit.

Là-dedans, vous parlez de l'horizon de planification stratégique de l'ARTM, là. Le projet prévoit dans le plan stratégique un 10 ans, et vous, vous parlez plus de l'amener à un 15 ans. Pouvez-vous élaborer un petit peu plus là-dessus?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

M. Demers (Marc) : Oui, effectivement, ce sont des investissements importants et des installations importantes, et on croit, par souci d'efficacité, que 10 ans, c'est assez court. Et je pourrais vous dire que M. Picard est probablement plus qualifié — parce que c'est une suggestion qui vient de lui — de suggérer le 15 ans, et surtout pour tout ce qui sera gare ou... des bonnes installations, parce que 10 ans, là, c'est très, très court, et on doute de l'efficacité de ça. Je ne sais pas si vous voulez ajouter.

Le Président (M. Bérubé) : C'est à vous.

• (19 h 50) •

M. Picard (Guy) : Bien, je peux peut-être rajouter quelque chose. Il y a quelques années, je rendais visite à l'Office fédéral des transports suisse. Ils ont présenté leur plan de développement 20 ans, 30 ans et, pour le 50 ans, ils avaient un peu de problèmes parce qu'ils n'avaient pas tout attaché le financement. Alors, dans la loi, quand on dit un minimum de 10 ans pour des infrastructures... Pour du développement du réseau d'autobus, là, 10 ans, là, ça fonctionne. Mais, quand

on parle de développer des trains, des métros, un minimum de 10 ans... on devrait dire un minimum... j'ai suggéré un minimum de 15 ans, mais on pourrait avoir un minimum de 20 ans, là. C'est quand même... on parle de choses qui sont des infrastructures lourdes, difficiles à évaluer, à prioriser, à développer. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on se disait que l'horizon devrait être un peu plus ambitieux.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Picard. M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Oui. Les équipements métropolitains, selon le projet de loi, seront sous la responsabilité de l'ARTM. Actuellement, vous le savez, ils sont sous la responsabilité de l'AMT. Si j'ai bien compris, dans votre mémoire, que j'ai lu rapidement parce qu'on l'a eu à la fin, vous semblez être d'accord que l'ARTM garde le contrôle de ces équipements-là. Voulez-vous nous expliquer un petit peu? Parce que j'ai entendu des gens qui auraient aimé mieux sous la juridiction du RTM.

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire... M. Picard.

M. Picard (Guy) : Oui. Dans la première mouture, là, cet été, qui nous avait été présentée du préprojet de loi, si ma mémoire est bonne, les équipements métropolitains allaient au RTM, et on avait fait des représentations pour que ces équipements-là demeurent à l'ART. Ici, on a deux principes qui s'opposent. On a un premier principe, qui est le principe de la séparation de la planification puis de l'opération, avec lequel on est d'accord. Donc, pour les trains, c'était une de nos préoccupations que la planification et l'opération des trains soient au même endroit parce que, souvent, on a tendance à planifier ce qu'on opère, hein? Donc, ça, ça va. Mais, dans le cas des équipements métropolitains, là, on viole un peu ce principe-là en voulant que ça aille à l'ARTM. Mais il y a un autre principe, qui est un principe d'efficacité opérationnelle, organisationnelle, et c'est ce principe-là qui nous guide dans ce cas-là. On va avoir des équipements qui vont être utilisés par quatre réseaux d'autobus. Donc, de confier à un des réseaux d'autobus le contrôle de l'opération et du développement de ces équipements-là, ça met le RTM en conflit d'intérêts.

Et là c'est très opérationnel ce que je vais dire, là, mais, quand il s'agit de se partager les quais entre transporteurs d'un terminus pour lequel il manque de quais, si c'est vous qui faites le partage et puis qu'en même temps vous exploitez un réseau d'autobus, vous allez être tenté de faire arriver vos autobus aux bonnes places, tu sais. Donc, c'est une question, dans le fond, là, de se dire : J'ai quatre opérateurs, je ne donnerai pas à un des opérateurs l'odieuse tâche de gérer, là, les quais. Donc, on viole un peu le principe, là, de la séparation de la planification puis de l'exploitation, mais, pour des raisons d'efficacité opérationnelle, on pense que c'est une meilleure chose. C'est pour ça qu'on propose de maintenir telle qu'elle est présentement dans le projet de loi, là, l'exploitation des équipements métropolitains par l'ARTM.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Picard. On va passer à un autre de vos représentants lavallois, le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. Un comté que notre maire connaît très bien, en passant, mais... M. le maire, je suis aussi rassuré que vous que notre ministre ait répondu à votre question par rapport à la flexibilité qu'offre ce projet de loi au niveau de la tarification parce que, comme vous le savez, ma belle-mère bénéficie... vous ne l'avez pas mentionné, mais ma belle-mère bénéficie d'un des services de transport adapté gratuits qu'offre la Société de transport de Laval. Et puis, comme vous, je pense que c'est important, autant pour nos aînés que pour nos citoyens ayant besoin du transport adapté, que ces services, à tout le moins, soient pérennisés dans le temps et qu'ils aient le financement adéquat à ce niveau-là.

Vous avez mentionné quelque chose de très important par rapport à votre acceptation — puis je pense que c'est le ministre qui vous a questionné — qu'il y ait une prépondérance de membres indépendants au niveau du conseil d'administration, ce qui est quand même une dissidence face à l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, qui est venue nous rencontrer un peu plus tôt aujourd'hui, qui, eux, ont répété à de multiples reprises au ministre puis aux parlementaires qu'ils souhaitaient qu'il y ait une prépondérance de membres élus, compte tenu du fait qu'il y a, comme vous le savez, de la part des élus, une imputabilité envers les citoyens, envers le service qui est desservi.

Peut-être, dans ce contexte-là, au-delà de votre vision lavalloise, mais aussi de votre vision régionale à travers vos collègues, là, des autres régions, parce que c'est quand même la mairesse de Repentigny qui a énoncé cette volonté-là... Vous, comment vous vous situez face à ça, face à cette prise de position de cette association-là?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

M. Demers (Marc) : Oui. Écoutez, premièrement, il est impossible d'avoir des élus de tout le territoire qui sera desservi parce que ce serait trop nombreux. Donc, inévitablement, il y a des élus qui ne seront pas imputables à la population qu'ils doivent desservir, alors que, je vous dirais, M. le ministre est imputable, lui, à toute la population du Québec, et son parti politique, et les élus au niveau du gouvernement québécois. Alors, c'est une représentation d'élus qui est... et, au bout de la ligne, c'est M. le ministre qui est responsable de ce qui va se faire. Et j'ai bonne confiance dans l'expertise et l'intégrité des experts qu'on peut nommer. Et, si on regarde un petit peu l'histoire, l'histoire nous enseigne que la population est très bien servie lorsqu'on fait confiance aussi aux experts dans ces organisations-là. Et c'est conforme à la recommandation de M. Nadeau, de l'IGOPP, et que nous sommes en train de mettre en place à Laval dans la plupart de nos organismes paramunicipaux ou... Alors, on est fidèles à notre position.

Alors, on est d'accord avec 80 % du mémoire de la CMM, mais, si nous sommes ici ce soir, c'est parce qu'il y a des distinctions qu'on veut mettre en évidence. Et nous croyons au succès de cette loi-là, et on veut y participer.

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire, est-ce que ça complète?

M. Demers (Marc) : Est-ce que je peux permettre un complément à M. Lamontagne?

Le Président (M. Bérubé) : Vous pouvez, oui, tout à fait. M. Lamontagne, qui est directeur...

M. Demers (Marc) : Directeur général de ville de Laval.

M. Lamontagne (Serge) : Ce qu'on trouve important, nous... Je fais juste rappeler à M. le maire notre recommandation que le plan stratégique soit adopté aux deux tiers à la CMM. C'est à ce niveau-là qu'on pense que le rôle des élus a sa place en lien avec la capacité de financement. Et, en termes de reddition de comptes, c'est plus à cet endroit-là. Et, malheureusement, souvent on mélange les genres. La proposition du projet de loi, c'en est un de gestion et un des bonnes pratiques. La reddition de comptes face aux citoyens, pour nous, ça se fait au niveau de la CMM aux deux tiers des votes, comme le PMAD. Pour nous, les deux sont complémentaires et ils sont importants d'être... C'est pour ça qu'on demande cette modification-là dans le projet de loi, parce que, pour nous, les deux sont intimement liés.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Lamontagne. M. le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Une petite complémentaire. Mais, ceci dit, vous tenez à ce que Laval soit autour de la table parmi les cinq élus. C'est ce que je comprends également.

M. Demers (Marc) : Oui. C'est pour ça qu'on demande que Laval puisse désigner ses élus et ses experts alentour de la table. Et ce n'est pas une question uniquement d'être présents, on pense que les gens qui connaissent mieux la réalité de Laval... Et vous avez mentionné Laval-des-Rapides, j'ai trouvé ça un petit peu... Je connais tout Laval, je l'ai patrouillée pendant 30 ans. Alors, c'est les gens...

M. Polo : Vous avez même fait du porte-à-porte, effectivement.

M. Demers (Marc) : Effectivement. C'est les gens du coin qui connaissent mieux les particularités, je crois, de chaque communauté, et c'est dans ce sens-là qu'il est important que des représentants soient choisis dans la communauté. Je pourrais extrapoler aussi et vous dire : Pour se présenter dans une municipalité, il faut habiter la municipalité. C'est une loi, mais je ne m'étendrai pas là-dessus.

M. Polo : ...sur ce sujet-là, M. le maire.

M. Demers (Marc) : Oui.

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Laval-des-Rapides. D'ailleurs, le maire a peut-être même patrouillé avec votre voisin de droite, M. le député, c'est possible, à Laval, et peut-être même avec le ministre, qui veut vous poser une autre question.

• (20 heures) •

M. Poëti : On n'a pas patrouillé ensemble, mais, quand même, on a fait la même profession, le même métier. Je regardais — puis c'est parce que vous l'avez soulevé, je n'avais pas mis ça dans mes questions — sur la composition du RTM, vous avez, M. le maire, évidemment, cinq élus : Montréal, un, Laval, un, Longueuil, un, couronne nord, un, couronne sud, deux. Est-ce que vous préféreriez, dans la composition du C.A. du RTM, d'avoir un indépendant qu'un élu?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

M. Demers (Marc) : Dans la composition du RTM...

M. Poëti : ...C.A. du RTM, on a un élu à Montréal, un élu à Laval, un élu à Longueuil, couronne nord, un, couronne sud, un.

M. Demers (Marc) : Juste, vous parlez de l'ARTM?

M. Poëti : Non, du RTM, pas l'autorité, où on va retrouver l'ensemble des trains de banlieue et l'ensemble des CIT, là, en fait. Mais, parce qu'il y a des trains dans votre secteur, vous avez droit à un élu, tel que le projet de loi est proposé. Est-ce que j'entends que vous préféreriez avoir un indépendant?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

Des voix : ...

Le Président (M. Bérubé) : Un moment de consultation?

Des voix : ...

M. Demers (Marc) : Puisque vous me demandez mon choix, on garderait un élu pour être imputables, puisqu'il y a déjà 10 indépendants. Vous vouliez monter à 11, M. le ministre?

M. Poëti : Non, mais je me posais la question parce que, fort de ce que vous aviez souligné au niveau des élus puis des indépendants, je me demandais s'il n'y avait pas pour vous... Parce qu'on n'en avait pas parlé avant. Évidemment, on comprend que le projet de loi n'était pas un projet de loi... On est toujours prudents dans les informations de détail d'un projet de loi, mais il y avait cette possibilité-là. Alors, vu que vous avez soulevé votre confiance aux indépendants, je me demandais si vous préféreriez avoir un indépendant là, mais je comprends que non. Mais je vous pose la question.

M. Demers (Marc) : Ma confiance aux indépendants va dans le sens suivant. Nous sommes confortables avec une majorité d'indépendants, mais la présence des élus est aussi essentielle.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le maire.

M. Poëti : Merci. Moi, j'ai terminé, merci.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va? D'autres interventions du côté gouvernemental? Il reste à peu près deux minutes. Ça va? Donc, on va passer à l'opposition officielle, et je reconnais la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Et bienvenue, M. le maire, directeur de la STL et directeur général de la ville de Laval. Si on revient au conseil d'administration, vous disiez dans votre mémoire que vous souhaitiez que ce soit, là — dans le point 2, là — en fonction des territoires, et donc chaque secteur géographique devrait désigner un des cinq élus. Donc, à ce moment-là, ce ne serait pas la CMM qui déterminerait les cinq élus sur les conseils d'administration, mais ce serait plutôt Laval, Longueuil, Montréal et, après ça, Rive-Nord, Rive-Sud. Comment vous les organisez pour qu'ils puissent déterminer leurs représentants?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

M. Demers (Marc) : Alors, pour nous, c'est important que ça soit chaque région qui détermine... La CMM — puis là je ne veux pas faire de personnalité, mais, dans le temps, on ne sait jamais qui peut occuper ces postes-là — est majoritairement contrôlée par l'île de Montréal, alors que la population de la CMM n'est plus majoritaire sur l'île de Montréal ou ailleurs. Alors, pour éviter qu'une région ne soit pas représentée, je pense, la sécurité, c'est que le projet de loi devrait permettre à chacune des régions de nommer son élu et son membre indépendant qui la représenteront.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Justement, sur le membre indépendant... Et là peut-être que vous pourrez me corriger si ma compréhension n'est pas bonne, mais j'ai cru comprendre qu'il y avait trois membres indépendants. S'il y a cinq élus, il y a comme, donc, huit qui proviennent de la CMM, nomination de la CMM, la balance provient du ministre ou RTM. O.K. Puis votre explication, est-ce que ça s'applique juste au RTM ou à l'autorité aussi? Parce que, là, on en a deux, hein? On abolit l'AMT, mais on la remplace par deux structures, là, la structure de...

Une voix : ...

Le Président (M. Bérubé) : Voulez-vous préciser, du côté ministériel, en partie? Oui, allez-y, M. le ministre.

M. Poëti : Si vous voulez, Dominique va vous donner le détail, mais on n'abolit pas pour deux... Mais on va vous l'expliquer.

Mme Ouellet : Non, mais c'est parce que je ne voudrais pas qu'on prenne du temps pour ça parce que je n'ai pas beaucoup de temps, je m'excuse, là.

M. Poëti : ...

Mme Ouellet : Bien, moi, c'était sur les détails des conseils d'administration. Pas sur les détails de l'explication des deux structures, là, mais les conseils d'administration spécifiquement. Donc, moi, ce que je comprends, c'est que, du côté de l'autorité, il y a huit personnes nommées par la CMM, puis la balance, un peu plus...

Mme Savoie (Dominique) : Sept par le gouvernement...

Mme Ouellet : Par le gouvernement.

M. Poëti : Oui, allez-y.

Mme Savoie (Dominique) : Sept par le gouvernement. Juste pour qu'on se comprenne bien, on a pris l'habitude d'appeler l'autorité sans rajouter «TM», ça va mieux pour le dire. Donc, l'autorité s'est nommé huit membres par la CMM, sept par le gouvernement. Pour le RTM, les 15 membres sont nommés par la CMM, mais il y a huit membres qui doivent obligatoirement être indépendants, et sept peuvent être des élus.

Une voix : À l'autorité...

Mme Savoie (Dominique) : Au RTM.

Le Président (M. Bérubé) : Ça va, Mme la députée de Vachon? Voulez-vous continuer ou vous avez besoin d'autres éclaircissements, que semble encline à vous donner l'équipe ministérielle, là?

Mme Ouellet : O.K. Donc, je veux juste m'assurer que... Vos recommandations, est-ce qu'elles s'appliquent... Quand vous dites, là : «Nous croyons que chaque secteur géographique devrait désigner un des cinq élus», c'est à l'autorité, ça?

Le Président (M. Bérubé) : M. Picard.

M. Picard (Guy) : Oui.

Mme Ouellet : O.K. Et, à l'autorité, il y a trois indépendants qui... (panne de son) ...par la CMM, et vous suggérez que ce soit nommé par les territoires. Mais on a cinq territoires, trois élus.

M. Demers (Marc) : Je vais faire une distinction à ce chapitre-là. Les trois pourraient être nommés par la CMM, mais, dans les nominations du ministre, il serait important de considérer les territoires pour que les indépendants puissent représenter les territoires. O.K.? Alors, c'est...

Mme Ouellet : Pour l'autorité, les cinq élus de la CMM sur les cinq territoires, les trois indépendants de la CMM nommés par la CMM, mais les indépendants du ministre en fonction des territoires.

M. Demers (Marc) : Qu'il considère les territoires dans sa nomination si c'est possible.

Mme Ouellet : Et...

Le Président (M. Bérubé) : Allez-y, madame.

Mme Ouellet : Je m'excuse. Et, sur le réseau, est-ce que vous avez ce même genre de demande là, que les représentants élus soient aussi par territoire?

Le Président (M. Bérubé) : M. Picard.

M. Picard (Guy) : Pour le RTM, c'est déjà assez bien balisé, qui devrait être représentant de qui, qui nomme qui, c'est très bien balisé. Notre préoccupation, c'est qu'on ne voudrait pas que, par hasard, on se retrouve avec 10 indépendants, sept nommés par le ministre, trois nommés par la CMM puis que, là-dessus, il n'y ait, mettons, personne de la couronne sud, huit de Montréal ou quatre de Laval puis personne de Longueuil. On se dit : On devrait avoir, au niveau du choix des indépendants, une préoccupation... comme on nomme, dans le fond, des ministres, une représentation géographique pour ne pas que, par hasard, on se retrouve avec une situation où il y a un territoire qui n'est pas représenté alors qu'on sait que, toutes les décisions liées à l'aménagement du territoire puis au transport, il faut avoir une connaissance quand même assez intime des lieux. Vous savez, si tous les gens viennent du plateau... Je n'ai rien contre le plateau, là, mais, si tous les gens viennent du plateau et qu'on a à prendre des décisions sur la couronne nord, la réalité du transport, là, il y a un «disconnect» qui va se faire. Donc, on dit seulement : On ne veut pas qu'il y ait une formule mathématique, là, mais on veut juste qu'il y ait un... que ça soit balancé, les représentants qui sont des indépendants pour bien représenter les régions.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Picard. Mme la députée.

Mme Ouellet : Ce que je comprends, c'est que vos commentaires s'appliquent à la structure qui est l'autorité, mais, à la structure qui est le réseau, vous êtes à l'aise avec ce qui est dans ça. O.K.

Sur les votes, vous l'avez présenté un petit peu plus tôt, les deux tiers des votes qui s'appliquent, si je comprends bien, sur le plan stratégique, et là c'est les deux tiers des votes de la CMM. Donc, vous considérez que l'approbation du plan stratégique doit être votée par la CMM et aux deux tiers?

M. Picard (Guy) : Oui.

Mme Ouellet : Parfait. J'aimerais aussi que vous nous donniez un petit peu plus d'information parce que vous nous avez bien présenté, là, votre tarification spéciale smog, et la tarification aînés, mais vous mettez, à la page 5 : «Nous avons aussi une politique tarifaire familiale...»

• (20 h 10) •

M. Picard (Guy) : La politique tarifaire familiale, c'est que, la fin de semaine, durant l'été, les jours fériés et prochainement, l'an prochain, pendant les semaines de relâche scolaire, un adulte qui paie le tarif régulier peut être accompagné de cinq enfants qui, eux, ne paieront pas. Donc, ce genre de chose là, on ne voudrait pas perdre ça. On ne voudrait pas que, dans la grande uniformisation qui va se faire au niveau tarifaire, perdre ce genre de choses là qu'on considère être des mesures d'inclusion sociale puis qui sont importantes.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Parfait. Félicitations! Vous avez beaucoup d'innovations, effectivement. C'est très intéressant, et j'aimerais ça, avoir, comme ça, une autre présentation d'un projet que vous avez mis en place. Vous dites le covoiturage avec des voitures électriques...

M. Picard (Guy) : ...projet qui s'appelle le projet Clic. On a 10 voitures — ça a été fait en partenariat avec Hydro-Québec et aussi avec l'AMT — ce sont des voitures qui sont... Il y en a trois, je crois, à la station Cartier, il y en a à Montmorency, peut-être cinq ou six, puis il y en a une dans une gare, là, je ne me souviens plus de laquelle. Ce sont des groupes de quatre personnes qui utilisent une Volt, et il y a un chauffeur désigné qui va chercher trois autres personnes et il amène les gens au métro. Donc, c'est un projet pilote, c'est sur le modèle du «vanpooling», qui se fait aux États-Unis. Il y a des endroits où ce genre de minivan là ou de voiture là... Ils en ont des centaines à Seattle, il y en a 1 200, à peu près, à Salt Lake City, 500 ou 600 avec des minivans. C'est un concept qu'on essayait de mettre de l'avant.

C'est plus difficile de mettre ce genre de concept là de l'avant dans une ville parce que le territoire est plus petit. La formule gagnante aux États-Unis, c'est : Je prends quelqu'un qui reste à 30 kilomètres du point d'entrée du centre-ville, ou de la ville, ou d'un équipement lourd et je lui fais faire ce 30 kilomètres-là, je lui permets... S'il fait du «vanpooling», donc, s'ils sont cinq ou six dans la minifourgonnette où j'ai un chauffeur désigné, je leur permets d'utiliser une voie réservée. Donc, je sauve du temps, je sauve aussi de l'argent, et le chauffeur désigné conserve le véhicule pour la fin de semaine, le soir, il a le droit de faire un certain nombre de kilomètres. Et donc c'est une formule qui se répand beaucoup aux États-Unis. On a essayé de l'implanter avec Clic. On a essayé de l'implanter aussi dans les parcs industriels à Laval, mais c'est plus difficile. Donc, c'est quelque chose qui... Donc, c'est le modèle.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Picard. Mme la députée, en vous précisant que vous avez un peu plus que cinq minutes.

Mme Ouellet : Merci. Donc, vraiment plusieurs innovations. Ça fait combien de temps qu'il y a, je dirais, les trois, là, le smog, les aînés et vos covoiturages de voitures électriques? Ça date de quand, ces innovations-là?

M. Picard (Guy) : Oh! le smog, ça doit dater de 2008. Clic, un peu après, les innovations... En fait, on a gagné, la semaine passée, une grande mention du Mouvement québécois de la qualité. Je vous dirais que c'est 15 ans de travail, là, qui a été récompensé, là. Donc, les innovations, autant à l'interne, au niveau des processus, qu'à l'externe, donc, ça fait une quinzaine d'années qu'on travaille là-dessus.

Mme Ouellet : Et comment vous pensez que, dans le projet de loi... Peut-être que vous ne pouvez pas me répondre maintenant, mais peut-être ultérieurement, là, vous pourrez nous envoyer à la commission un écrit, mais qu'est-ce qu'on devrait inclure dans la loi pour permettre de conserver ces initiatives-là pour la STL et les autres sociétés de transport?

M. Picard (Guy) : Qu'est-ce qu'on devrait inclure dans la loi? Déjà, à l'article 8, au quatrième point... En fait, je ne sais pas, il faudrait peut-être que la loi... je ne suis pas légiste, là, il faudrait que la loi spécifie qu'on doit donner une priorité aux innovations puis qu'il ne doit pas y avoir... Le souci d'uniformisation et de normalisation ne doit pas prendre le pas sur la mise en place d'innovations. Et on a eu par le passé, avec l'AMT, des fois, à discuter de choses qui ne se sont pas faites ou qui se sont faites tranquillement parce que la bête, à un moment donné, en vient qu'à vouloir tout contrôler. Et je ne sais pas si on peut mettre ça dans un projet de loi, là, mais...

M. Demers (Marc) : Mais, si vous permettez, je répondrais à votre question par une question : Vous nous donnez combien de temps pour vous soumettre ce texte-là, qui est une grande réflexion, là? Parce qu'il faut quasiment voir comment on va écrire la loi. Et est-ce qu'effectivement ça part du haut vers le bas ou le bas vers le haut? Alors, c'est dans ce sens-là, là, que c'est difficile de répondre, là, à votre question ou vous faire des suggestions rapidement, là.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : ...on a un peu de temps, étant donné que le projet de loi a 122 articles, et je ne crois pas qu'on va commencer l'étude article par article avant la semaine prochaine et que c'est notre dernière semaine avant les fêtes, donc l'ajournement pour la période des fêtes vous donne du temps. Donc, je pense que ça permettra d'avoir un peu de

temps parce qu'on va commencer l'étude article par article, j'ai l'impression, la semaine prochaine, mais, avec 122 articles, là, je crois qu'on n'aura probablement pas terminé, donc je pense qu'il y a de l'espace-temps...

M. Demers (Marc) : Alors, humblement, on va tenter de relever le défi et de vous faire des suggestions, que nous ferons suivre, d'ailleurs, dans les prochaines semaines. Merci.

Mme Ouellet : Parfait. Parce que je pense que c'est important de pouvoir conserver... Parce qu'encore là il faut s'assurer... Parce que les personnes peuvent changer dans ces nouvelles structures là, puis s'assurer que les structures permettent de façon claire ces initiatives-là.

Et j'aimerais ça, vous entendre, vous dites que les réseaux d'autobus... En tout cas, en fait, peut-être nous le réexpliquer, là, vous disiez que la gestion des réseaux d'autobus par le RTM, par le réseau, pouvait être problématique par rapport aux autres réseaux d'autobus, de la STL, de la STM ou du RTL. J'aimerais ça vous entendre un peu plus là-dessus, puis vous suggérez quoi.

Le Président (M. Bérubé) : M. Picard.

M. Picard (Guy) : Tel que la loi a été écrite, tel que le projet de loi est écrit, il n'y en a pas, de problème. Parce que, nous, ce qu'on trouvait délicat, c'était de confier au RTM la gestion des équipements métropolitains. C'est ce qu'il y avait dans le premier, premier projet de loi, qui n'était pas un projet, là, mais qui était une réflexion, mais là on ne retrouve plus cet élément-là. Donc, nous, ça fait notre affaire. Quand j'ai parlé de ça, c'était en réponse à une question où on me demandait si d'autres ont demandé que les équipements reviennent au RTM, et nous, on est très à l'aise avec le fait que les équipements métropolitains ne soient pas au RTM, mais soient à l'autorité.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Mme la députée, moins d'une minute.

Mme Ouellet : Parfait. Puis peut-être, en moins d'une minute, vous entendre sur votre plan d'action sur l'électrification des autobus à Laval.

Le Président (M. Bérubé) : M. Picard.

M. Picard (Guy) : On a fait des tests avec un autobus. On a acquis un autobus électrique, il y a quelques années, on a fait des tests. On travaille présentement avec un consortium pour faire des tests sur un hybride rechargeable, on suit l'évolution de ça avec beaucoup d'attention. On a testé, il y a quelques semaines, un autobus BYD qui avait une capacité d'à peu près 300, 330 kilomètres en service. Celui qu'on a présentement fait une centaine de kilomètres. L'électrification, c'est pour bientôt. Nous, on veut aller vers l'électrification avec autant de la recharge lente qu'avec des modes, peut-être, d'hybrides rechargeables. Donc, on est en train de regarder un peu comment ça peut se faire. Et ce qu'on veut faire, c'est que notre prochain garage, parce que, présentement, ce serait impossible... Notre prochain garage, qui devrait être fait en 2020...

Le Président (M. Bérubé) : On va devoir...

M. Picard (Guy) : ...devrait pouvoir satisfaire, là, un besoin d'autobus électriques. Ça fait qu'on regarde ça attentivement.

Le Président (M. Bérubé) : C'était une question qui aurait mérité une réponse longue, mais on avait 40 secondes. Alors, je passe à la deuxième opposition, je reconnais le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Demers, M. Lamontagne et M. Picard, bienvenue. Alors, ma première question porterait au niveau, là, de la désignation des membres au niveau de l'ART, des membres indépendants. Alors, oui, j'ai compris que la CMM nommerait cinq élus et puis que vous voudriez que ce soit désigné par leurs territoires respectifs. Il resterait trois indépendants, puis également le gouvernement, après consultation de la CMM... pardon, nommerait six autres, pardon, membres indépendants aussi, ce qui ferait neuf membres indépendants. Ma question est celle-ci : Est-ce que vous aimeriez participer au niveau de cette sélection-là des membres indépendants?

Le Président (M. Bérubé) : M. le maire.

• (20 h 20) •

M. Demers (Marc) : Bien, évidemment, si c'est possible, oui, avoir des suggestions, notre mot à dire. Mais notre principale préoccupation, c'est que les membres indépendants proviennent des différentes régions. Le transport en commun est un élément tellement important pour le développement d'une ville, on est à étudier, là, des navettes qui vont partir du métro pour se rendre dans les différents parcs industriels à la demande de nos industries et nos commerces. Ça influence le déneigement, tout le développement de la ville, et, pour nous, il faut connaître les priorités de la ville, les particularités de la ville. Et, si vous permettez, je demanderais à M. Lamontagne de vous entretenir sur tous les impacts du transport en commun dans la gestion municipale, et vous avez 30 secondes.

Le Président (M. Bérubé) : M. le directeur général, ça dépend de vous, vous avez plus si vous voulez, hein?

M. Lamontagne (Serge) : Non, ça va, mais je vais faire... Il y a deux volets. Ce qu'on est en train de faire, nous — et c'est probablement une opportunité que peu de gens ont — on refait notre schéma d'aménagement. On a décidé de le refaire pour les raisons que vous connaissez, et, à l'intérieur de la révision du schéma d'aménagement, la mobilité active fait partie intégrante des intrants dans la réflexion qu'on fait. Lundi prochain, on a un grand forum immobilier où on va parler du nouveau centre-ville qu'on veut développer, et Guy est associé à la démarche avec nos grands partenaires économiques pour faire en sorte que ce développement-là va propulser le transport actif à un autre niveau. C'est notre ambition. Ce qu'il faut voir, c'est que Laval, dans les cinq dernières années, on a augmenté le budget de la STL de 18 %, ce qui est quand même important. Donc, c'est dans ce sens-là que, pour nous, dans la planification du territoire, on associe le transport collectif et le développement économique. C'est pour ça qu'on a intégré le développement économique au sein de la ville, justement pour mailler tous ces éléments-là.

Pour répondre à votre question sur les indépendants, toute notre réflexion — et je finis avec ça — des indépendants est inspirée de ce qu'on est en train de faire, nous, avec nos paramunicipales. On a été la première ville au Québec à créer une commission sur la gouvernance de nos paramunicipales. On a créé un secrétariat à la gouvernance qui va faire en sorte que nos indépendants qu'on va avoir sur nos comités, on va faire des appels publics de propositions pour aller chercher les meilleurs du territoire, et, à partir de là, c'est le conseil qui va décider lesquels qu'on va assigner aux différentes paramunicipales. Donc, quand vous posez la question : Est-ce que vous voulez participer?, oui, dans ce contexte-là d'aller chercher les meilleurs de notre territoire, qui représentent le territoire, mais aussi qui ont de l'expertise et qui ont une neutralité face à l'organisation. Et c'est dans cette façon-là, comme l'Office des professions fait... On s'est inspirés de l'office, mais on voudrait que la désignation des indépendants se fasse sur le même principe.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Donc, si je comprends, au niveau du président du conseil, où il est mentionné que le gouvernement nomme après consultation, entre autres, bon, évidemment, dans ce cas-ci, de la CMM, vous aimeriez donc aussi, pour les six autres indépendants, que ce soient non seulement les profils de compétence et l'expérience, mais aussi qu'il pourrait y avoir une mention à l'effet que ça devrait être peut-être pas entériné, là, mais, à tout le moins, là, accepté, en fait, par l'ART, là. Vous voulez donc plus participer au processus décisionnel et non pas... Si on veut dépolitiser, là... Puis je ne dis pas que le gouvernement est de mauvaise foi, là, mais, si on veut dépolitiser puis que, vraiment, l'indépendant soit indépendant, là, alors vous aimeriez peut-être qu'on rajoute des clauses à l'effet que le conseil doit l'accepter, ou bien qu'il doit représenter des régions, ou si, pour vous, simplement la notion de profil de compétence et d'expérience est suffisante pour vous?

M. Demers (Marc) : C'est sûr que, si on est consultés, on va l'apprécier, et si on peut faire des suggestions. Mais l'important, c'est de représenter et de bien connaître chacun des territoires pour que toute la population desservie par ce transport en commun là soit bien représentée et qu'il y ait quelqu'un qui connaisse bien les besoins, les caractéristiques et... Alors, c'est surtout dans ce sens-là. Si on sollicite notre opinion pour le territoire de ville de Laval, bien, tant mieux.

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

M. Surprenant : À la page 4, deuxième paragraphe, le *Plan stratégique et équipements métropolitains*, vous avez écrit que «la loi devrait prévoir que le plan stratégique de l'[ART] précise sa vision du développement des stationnements incitatifs et des équipements métropolitains». Alors, entre autres : «Cet aspect revêt une importance capitale dans la perspective où le PMAD préconise l'établissement de TOD — "Transit Oriented Development" — comme nouvelle approche d'aménagement et de développement durable.» Pourriez-vous préciser un peu ce que vous aimeriez qui soit précisé à cet égard, si vous avez des axes de précision à suggérer?

M. Lamontagne (Serge) : Je vais vous donner l'exemple, justement, du centre-ville. On a la station Montmorency avec des beaux grands terrains vides, vagues actuellement, mais, en même temps, on a Place Bell qui s'en vient avec un investissement de 200 millions, qui est presque fermée à l'heure où on se parle et qui va ouvrir en septembre 2017. On travaille avec des partenaires — FTQ, propriétaire de certains lots, Urbania, qui construit — bref, il y a une effervescence de développement du secteur, mais, juste à côté, on a des grands terrains de stationnement de l'AMT qui sont là et qu'on trouve qu'il n'y a pas de valeur ajoutée.

Donc, dans ce sens-là, pour nous, c'est le meilleur exemple que, dans la planification stratégique de l'ARTM, ce qu'on veut, c'est qu'il y ait une orientation de développement économique de ces stationnements incitatifs là et non pas... et c'est toujours le même principe, qu'on ne regarde pas ces équipements au premier degré, mais qu'on les regarde plus comme une valeur ajoutée, comme ça se fait partout dans le monde. Il y en a qu'il y a des stationnements étagés avec des concours d'architecture, avec de la vente des droits aériens, etc. Donc, vraiment, c'est le meilleur exemple que je pouvais vous donner d'intégration du développement économique, donc de s'assurer que l'ARTM, dans sa planification stratégique, inclue un positionnement très clair à long terme sur ces stationnements incitatifs là et ne pas les regarder seulement au premier degré, mais dans un horizon beaucoup plus large.

M. Demers (Marc) : Et peut-être ajouter un commentaire. Au niveau de la CMM, au niveau du PMAD, on nous encourage à développer des secteurs TOD, et, évidemment, ça vient un petit peu en conflit avec la présence de ces stationnements-là qui... Puis, je pourrais vous dire, à ville de Laval, la gestion des stationnements est un peu un défi. J'ai

demandé à notre service d'ingénierie de réinventer les stationnements, qui nous causent des problèmes de surverse, qui sont un frein même au développement économique. Alors, tout ce que je veux faire ressortir ici, c'est que le transport en commun influence beaucoup de choses dans une municipalité, ce n'est pas juste le transport des personnes. Alors, on est obligés de tenir tout ça en ligne de compte.

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

M. Surprenant : O.K. Alors, je vais choisir ma question. Si je vais au niveau de la page 5, je lis rapidement : «...la société de transport aura également à produire un plan de développement de son réseau local afin de rencontrer les exigences du contrat établi avec l'[ART]. Nous recommandons que les sociétés de transport conservent, clairement, la responsabilité de la planification fine du réseau afin d'éliminer toute ambiguïté à cet égard.» Vous pouvez expliquer pourquoi vous tenez à cela?

M. Demers (Marc) : Bien, c'est pour tous les programmes que nous vous avons exposés, c'est pour... On pense réellement que la STL et l'administration municipale sont les meilleurs juges pour les améliorations du service à la population. Alors, la planification fine, si on veut ajouter une ligne d'autobus, ajouter une fréquence, développer dans une orientation, bien, on croit que ça devrait être pris localement parce que ça a une influence sur le développement économique, la qualité de vie des citoyens.

Le Président (M. Bérubé) : Il nous restait une minute. Merci, M. le maire. Je vous remercie pour votre présentation. Je vais suspendre les travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 20 h 29)

(Reprise à 20 h 36)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, je souhaite la bienvenue à nos invités, le groupe Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

M. Grandmont (Etienne) : Donc, bonsoir. M. le Président, Mmes, MM. les parlementaires, bonsoir. Je m'appelle Etienne Grandmont. Je suis directeur général d'Accès transports viables et je suis accompagné de Philippe Cousineau Morin, qui coordonne les travaux de l'alliance Transit.

Donc, tout d'abord j'aimerais remercier la Commission des transports et de l'environnement de nous recevoir pour discuter d'un projet d'une ampleur importante pour la mobilité des personnes dans la grande région métropolitaine.

L'alliance Transit, qui a été formée en 2011, regroupe plus de 50 organisations de la société civile de partout au Québec ainsi qu'un comité d'experts qui est chapeauté par Mme Florence Junca-Adenot. L'existence de Transit s'inscrit dans un contexte de sous-financement récurrent des transports collectifs dans les dernières décennies, un sous-financement qu'on commence à peine à redresser.

Le mandat de l'alliance est de présenter les meilleures avenues de financement pour les transports collectifs qui vont permettre d'atteindre les objectifs de mobilité durable fixés dans les différents milieux afin, notamment, d'obtenir de nombreux cobénéfices en santé durable, en économie, en environnement, etc. Les besoins en transport collectif sont immenses, notamment parce que de nombreuses infrastructures sont à remettre en état — qu'on pense notamment aux voitures du métro de Montréal — mais aussi parce qu'il faut développer pour la population croissante ainsi que pour l'atteinte des objectifs de hausse d'utilisation par les citoyens alors que nos collectivités souhaitent favoriser la mobilité durable.

Donc, d'entrée de jeu, nous souhaitons féliciter le ministère pour le travail important qui a mené au projet de loi n° 76 et qui apportera des changements majeurs et certainement positifs pour l'organisation des transports collectifs à Montréal. À notre lecture, en fait, il est clair qu'il y a des gens qui croient fortement dans le transport collectif qui ont travaillé, finalement, au projet de loi n° 76. Nous croyons aussi fermement que le gouvernement doit en faire plus sur le plan financier pour que la réforme soit complète et permettre à la région montréalaise d'atteindre son plein potentiel de déploiement des transports collectifs.

Il faut donc, premièrement, des ajustements au projet de loi pour donner plus de marge de manoeuvre à la future autorité régionale de transport métropolitain. Mais aussi, dans un second temps, il faut un cadre global de développement des transports collectifs qui alimente le développement des transports collectifs dans toutes les municipalités québécoises qui en font le choix.

• (20 h 40) •

M. Cousineau Morin (Philippe) : Alors donc, bonsoir, mesdames messieurs. Dans un premier temps, sur le projet de loi lui-même, donc, effectivement, nous commentons plus précisément les aspects financiers. Le cadre financier qui est

inscrit au projet de loi revoit, grosso modo, la façon dont seront gérées les sommes perçues pour le transport collectif dans la grande région. On y revoit les équilibres entre les municipalités, entre les responsabilités financières entre les municipalités, en plus de prévoir un mode de gestion centralisée des recettes à l'autorité.

L'autorité reçoit une nouvelle source de financement qui était auparavant exercée par l'agglomération de Montréal, c'est la taxe sur l'immatriculation sur le territoire de la CMM. Il s'agit là d'une excellente disposition qui permettra aux transports collectifs de la région métropolitaine d'accroître leurs revenus de quelques dizaines de millions de dollars si on applique le taux qui est actuellement en vigueur dans l'agglomération de Montréal.

Cependant, considérant les défis de la région, le projet de PMAD, sa liste de projets de transport qui est déjà priorisée, le déficit d'exploitation de l'AMT, les déficits d'entretien des sociétés de transport, cette nouvelle mesure ne sera, en quelque sorte, qu'un baume sur les plaies causées par les décennies de sous-financement des réseaux de transport collectif. Donc, la marge octroyée par l'article 77.6 ne donne pratiquement aucun levier supplémentaire majeur aux transports collectifs, si ce n'est d'équilibrer — donc, à cause du contexte — les budgets dans les prochaines années. C'est à nouveau, pour nous, la logique du plus de pouvoirs locaux, mais pas suffisamment de moyens pour pourvoir à ces pouvoirs. Donc, pour donner un sens à la réforme et pour aider au développement du transport collectif métropolitain, Transit recommande d'ajouter au projet de loi de nouvelles sources de financement pour les transports collectifs.

Notons, d'une part, donc, sur les différentes sources, que les usagers, les utilisateurs subissent, depuis de nombreuses années, des hausses de tarifs plus élevées que l'inflation. Ils font partie d'une bonne part des sources de financement, donc plus de 40 % dans certaines municipalités. Les villes elles-mêmes — vous en avez reçu une avant nous — font énormément. Elles sont, aujourd'hui, allées au bout de leurs sources existantes de financement. On ne peut pas, dans ce contexte, leur en demander plus que leur part, à la fois aux utilisateurs et aux municipalités.

Nous sommes donc favorables à donner plus de sources financières à la région métropolitaine par désignation expresse ou par des pouvoirs habilitants en autant que cela ne se transforme pas en un désengagement financier de l'État, car, contrairement au financement à l'époque de la construction du métro de Montréal, où la ville avait payé d'elle-même le métro, la responsabilité du transport collectif, à notre sens, au XXI^e siècle, n'est pas un fardeau financier local, c'est une priorité d'État au même titre que routes, hôpitaux, écoles, etc.

Transit favorise donc d'ajouter au projet de loi une disposition confiant à la CMM un pouvoir de rehausser au bénéfice de l'autorité la surtaxe métropolitaine sur l'essence. Il y a de nombreuses raisons qui militent pour cela. Vous les avez vues dans notre mémoire, je les résume rapidement. Donc, c'est une mesure, pour nous, en droite ligne avec la volonté d'aller vers des politiques d'écofiscalité, donc de favoriser les changements de comportement. C'est également, ce mode de taxation, qui, actuellement, en valeur absolue, donc dont les revenus ou dont les apports diminuent avec l'inflation avec les années... Donc, il y a encore de la marge de manoeuvre de ce côté. Et, finalement, on constate — et c'est un débat qui a eu lieu dans les dernières semaines beaucoup — qu'au niveau de la tarification de la congestion, c'est à ce moment-ci le meilleur moyen temporaire d'arriver à tarifier la congestion pour sortir des gens de la congestion, puisque les technologies de péage kilométrique ou de tarification kilométrique ne sont pas encore parfaitement au point. Donc, temporairement, la taxe sur l'essence se révèle un excellent moyen.

Bien sûr, il est à noter qu'à la fois pour un souci d'équité régionale puis afin d'éroder la base de taxation de l'État, le gouvernement du Québec devra, lui aussi, privilégier une hausse de la taxe sur les carburants dans son prochain budget, et notamment avec l'écofiscalité, dont on a entendu parler du ministre Leitão. Il faut donc trouver là un juste équilibre entre les besoins des revenus des différents paliers de gouvernement, et c'est pourquoi nous avons fait référence notamment au mémoire produit par le CIRANO, dans son étude de 2013, qui identifiait comment assembler les revenus nécessaires pour financer les projets de transport collectif métropolitain.

Et, dans un deuxième temps — puis donc je réponds un peu aux propos, d'entrée de jeu, du ministre, ce matin, qui disait qu'évidemment le cadre financier ne touche pas exclusivement ce projet de loi, bien sûr, donc vous me permettrez d'en sortir un petit peu, du projet de loi, des articles précis — dans un deuxième temps, comme le projet de loi ne pourra pas tout régler, Québec devra annoncer, à notre sens, très rapidement une nouvelle politique québécoise du transport collectif qui devra comprendre un cadre financier ambitieux pour le développement des transports collectifs, notamment grâce à la lutte aux changements climatiques.

Tout comme on demandera à la nouvelle autorité un programme d'immobilisations sur 10 ans, il serait louable que les municipalités connaissent une certaine prévisibilité dans les programmes de soutien de l'État. Or, depuis 2011, malgré l'arrivée planifiée de sommes importantes issues du Fonds vert, il n'y a toujours pas d'optique de financement des programmes à long terme de la part de Québec. On en a déjà parlé dans d'autres forums, mais je rappelle, pour ceux qui ne sont pas au courant, à quel point la politique québécoise du transport collectif, qui a eu lieu de 2006 à 2011 et qui avait été annoncée dans les jours suivant l'annonce du premier plan d'action sur les changements climatiques, a été un franc succès de développement pour les transports collectifs partout au Québec, dans la région métropolitaine comme ailleurs.

Ce succès, selon nous, est essentiellement dû à des objectifs ciblés, des mesures précises pour y arriver et des moyens financiers en support de la part du gouvernement du Québec sur une période prévisible, à ce moment-là de cinq ans. Le résultat frappe l'imaginaire. On attendait 8 % de hausse d'achalandage sur ces cinq années, il y en a eu 11 %. C'était une excellente politique publique. Depuis 2011, les programmes de soutien sont plutôt reconduits annuellement, sur une période de 12 mois, ce qui ne permet pas, comme on le demande dans un programme d'immobilisations de 10 ans, ce qui ne permet pas un horizon de planification à très long terme pour les sociétés de transport et pour les municipalités.

D'ailleurs, la semaine dernière, plus de 10 groupes de divers horizons, qui étaient d'environnement, d'agriculture, de transport, de défense des droits des consommateurs, ont réitéré à l'attention du gouvernement que le transport collectif est le chaînon manquant dans la stratégie québécoise de lutte aux changements climatiques et qu'il faut rapidement une stratégie de développement incluant des moyens ambitieux. Parlant de moyens ambitieux, je pense qu'avec le Fonds vert et

le plan d'action sur la lutte aux changements climatiques ces moyens existent, d'autant plus qu'hier, dans les médias, on rapportait que le marché du carbone pourrait rapporter jusqu'à 4 milliards de dollars, bien au-delà des 2,7 prévus en 2012.

En conclusion, donc, nous recommandons que le gouvernement, au-delà du projet de loi, annonce une politique québécoise du transport collectif à l'horizon 2020 qui détaille des cibles, des moyens et des budgets pour les développements des réseaux de transport collectif. Voilà.

Le Président (M. Bérubé) : C'est tout? Merci. Je vous remercie pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période des échanges. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, M. Philippe Cousineau Morin, bienvenue. Il faut que je mette mes lunettes. M. Etienne Grandmont, merci également. Je voulais savoir, est-ce que votre organisme a un lien avec Transport 2000?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui. Nous avons une cinquantaine de membres, et Transport 2000 est un des membres actifs et est membre du comité directeur de l'alliance Transit.

M. Poëti : Parfait, merci. Bien, un, je vous remercie pour votre mémoire. Je vous remercie de votre implication, votre préoccupation. Je pense — et je ne fais pas de l'âgisme ici — qu'on ait des gens de toutes générations qui viennent nous exprimer leur opinion de l'avenir est rafraîchissant. Je dois vous dire, par contre, qu'à mon âge, quand je suis arrivé en politique — j'ai fait ça sur le tard — quand quelqu'un me disait qu'un million ce n'était pas beaucoup, moi, je trouve que c'est beaucoup, un million, en politique et je suis obligé de vous dire que, lorsque vous avez parlé... Et je sens que vous êtes préoccupé énormément du volet financier, et, très sérieusement, vous dites : Il n'y a à peu près rien ou peut-être quelques dizaines de millions si jamais on appliquait l'application d'étendre le volet du 45 \$. Je dois vous dire que les quelques dizaines de millions, ne serait-ce qu'au niveau de l'immatriculation, c'est 48 millions. Il me semble que c'est un peu plus que ce que vous laissez sous-entendre. Et ce n'est pas un reproche, c'est juste une clarification. Donc, il s'agit de 48 millions additionnels si la CMM décidait d'appliquer cette décision-là.

Il y a peut-être aussi un élément qui vous a échappé, qui est important parce qu'il est relié au financement — et c'est très constructif, mes propos en ce sens-là — le ministre des Finances, dans son projet de loi n° 74, avait déposé en décembre dernier des modifications qui touchent l'immatriculation des véhicules routiers munis d'une forte cylindrée. Nous allons recevoir 30 millions de dollars additionnels par année financière. Ça veut dire qu'on est à 78 millions de dollars à ce moment-là. Je ne vous parle pas des dispositions qui faciliteraient la captation de la plus-value particulière, qui a été expliquée tantôt par quelqu'un d'autre, qui s'ajoute également. Puis l'autre chose que je dois vous dire aussi, à certains égards — puis je l'ai dit aussi — pour des bonnes ou mauvaises raisons, le taux de réalisation des CIT, mais de l'ensemble des groupes de transport, était à 60 %. Il y a 40 % qui n'a jamais été utilisé depuis l'histoire, et pour des bonnes et mauvaises raisons, hein, je le réitère, dont certaines, nous étions responsables par un manque de flexibilité gouvernementale au déplacement d'argent.

Alors, il y a quand même, là, je vous dirai, une intention d'un cadre financier beaucoup plus souple, bien, comme je l'ai dit ce matin, que ça ne fasse pas partie intégrante du projet de loi, et vous avez raison de le souligner. J'entends quand même votre préoccupation en ce sens-là et veux vous rassurer sur les montants déjà additionnels. Là, je ne calcule pas les retombées économiques positives d'une meilleure gouvernance. Nous allons remettre, pour balancer les budgets de l'AMT cette année, 68 millions de dollars. Nous avons retourné dès cette année, pour les années précédentes, à l'AMT 175 millions de dollars pour pouvoir, évidemment, améliorer ses performances au niveau du transport collectif.

• (20 h 50) •

Alors, je veux vraiment vous rassurer sur ce volet-là et que vous sachiez qu'à notre avis notre gouvernement est déterminé à aller de l'avant avec le transport collectif et, on en a parlé, à travers l'électrification des transports déjà, pour privilégier les gens qui décident de faire le saut au transport collectif, mais aussi le saut aux véhicules électriques. Et comprenez bien que nous sommes à la même... on se situe au même endroit dans ce sens-là pour prendre ces moyens-là, que ça soit incitatif.

Bien qu'un groupe d'universitaires, récemment, a suggéré 19 ou 20 postes de péage ceinturant l'île de Montréal, ma réponse a été assez rapide en disant que, si on veut que les gens prennent une alternative, il faut qu'elle soit là, il faut qu'elle soit créée. Et, lorsqu'on parle de vision d'avenir, c'est bien. Mais, quand on rêve les yeux ouverts, c'est mieux. Et, au moment où on se parle, la Caisse de dépôt travaille précisément à l'implantation d'un transport collectif sur le pont Champlain. Donc, partir de la Rive-Sud vers l'île de Montréal, de Montréal vers l'aéroport de Dorval, de Dorval vers le West Island, un transport électrique, un transport collectif en site propre sur le pont Champlain. Et les coûts, on a entendu entre peut-être 3 ou 5 milliards, on aura les propositions bientôt, et il me semble que c'est un investissement majeur.

Dans un deuxième temps, vous n'avez pas souligné... Vous avez parlé un peu des voitures de métro, mais l'arrivée des nouvelles voitures Azur va permettre une amélioration de 15 % au niveau du wagon lui-même, une accessibilité davantage pour les gens à mobilité réduite. Ce n'est pas un projet qu'on rêve, c'est en marche actuellement. Bien qu'il y a eu quelques retards, je le concède... est en marche actuellement, et les livraisons des trains qui sont en essai sont réalisées.

Le Train de l'Est, qui, évidemment, a connu certaines perturbations, certains ralentissements, détours et des coûts importants, est en marche au moment où on se parle, donc la ligne Mascouche—centre-ville. Les grandes discussions... Et un exemple d'une gouvernance déficiente est sûrement le SRB Pie-IX à Montréal, où peut-être aurions-nous dû, dans quelques années, briser l'asphalte, qui aurait été construit pour le SRB, parce qu'il fallait réparer les infrastructures. Mais c'est quand même en marche, le SRB Pie-IX.

Alors, je veux juste vous dire que notre préoccupation d'amélioration du transport collectif est, à mon avis, la seule et la meilleure solution à l'engorgement et au combat des GES et que le transport en est responsable, au niveau, évidemment,

de la problématique environnementale, pour 40 % — entre 40 % puis 44 %, là, certaines personnes ne s'entendent pas, mais qui est majeur — d'où notre intention d'accentuer davantage et de donner des options aux gens sur le saut du transport collectif. La collègue de Vachon, tantôt, était surprise, mais agréablement surprise des programmes que certaines villes comme Laval et Montréal font pour convaincre les gens à aller au transport collectif. Donc, je veux vous rassurer pour l'avenir que notre gouvernement est bien au fait de ça.

Nous avons investi aussi plusieurs millions de dollars — et le gouvernement précédent y avait participé aussi — dans les Autobus Lion électriques, le premier autobus scolaire électrique avec une capacité de 90 kilomètres d'autonomie, avec 70 passagers. On a un projet pilote avec la STM dans quelques mois, dans l'année qui vient, 2016, d'autobus électriques à recharge rapide, donc par biberonnage, dans certains secteurs dans la région de l'ouest, un peu. Je pense, c'est Côte-Vertu, centre-ville, dans ce secteur-là.

Alors, je veux vous rassurer sur notre implication, notre préoccupation en environnement. Je ne vais pas aller plus loin sur le volet électrique, je suis convaincu que ma collègue de Vachon va vous en parler parce qu'elle a aussi cette préoccupation-là. Alors, rassurez-vous sur les budgets, donnons la chance à une saine gouvernance de prendre les bonnes décisions, d'aller de l'avant et de pouvoir, en fait, réaliser qu'on en a plus pour notre argent. Alors, ce n'est peut-être pas faire plus avec moins, ce n'est pas l'intention, mais c'est minimalement faire mieux avec ce qu'on a déjà.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, merci, M. le ministre, de voir à ce qu'on soit rassurés. Je le rassure moi-même, effectivement, vos propos me rassurent. Je ne veux pas du tout diminuer l'importance des mesures qui ont été faites puis j'entends très bien ce que M. le ministre a dit, je trouve que c'est très... Effectivement, on a le même objectif, je crois, de voir à ce que le transport collectif soit une solution extrêmement efficace pour la région métropolitaine, puis je ne veux pas du tout minimiser, effectivement, l'apport du 78 millions supplémentaire qu'il est allé chercher. On s'est présentés devant vous, en fait, justement, en espérant apporter d'autres points que ceux des autres intervenants. Alors, je veux juste, peut-être, préciser, certainement pour aller un peu plus loin.

Dans un premier temps, effectivement c'est des sommes qui sont majeures pour la région, pour qu'elle ait les moyens de ses ambitions, les moyens de se développer. Je rappelle simplement que c'est des moyens qui sont conférés à la région, des moyens financiers, mais qui ne doivent pas être un corollaire d'un désengagement de l'État. Et pourquoi je le dis? C'est que ça s'est déjà vu. Dans tous les domaines, on a déjà vu ça, en fait, dire aux municipalités : Donc, voici, vous avez des nouveaux moyens de développer vos projets, mais, du même coup, on voit bien que l'État n'était plus aussi présent qu'auparavant.

Alors, c'est simplement un rappel, en fait, mais c'est un rappel qui pourra peut-être aussi se concrétiser dans... Puis c'est là aussi où notre apport est dans quelles sont les mesures supplémentaires qu'on peut apporter pour compléter, pour aboutir à une réforme complète qui pourra aussi, donc, aller dans le taux de financement du déficit... pour les projets d'entretien de la région de Montréal. Il y a des discussions, je pense, qui ont lieu pour dire : Est-ce que le gouvernement du Québec peut aider la région encore plus dans tout le renouvellement de ses actifs, qui sont majeurs, qui sont majeurs pour la région et pour l'économie? Alors, je pense qu'on l'a inscrit dans notre mémoire qu'il y aura là des pas supplémentaires qui pourraient être faits.

Aussi, vous avez parlé du taux de réalisation, qui était, effectivement, un irritant, ce que je partage avec vous. Ma lecture est que le projet de loi ne va pas corriger tous les irritants liés au taux de réalisation. Je pense qu'il y a de la place à donner suite à une parole de revoir les processus, là, qui vont affecter non seulement ce qui se fait dans la région métropolitaine auprès des pouvoirs locaux, mais aussi auprès des processus du ministère lui-même dans les programmes de soutien puis dans les accords qu'il doit donner aux sociétés de transport pour mettre à bien leurs projets. Voilà, c'était sur le taux de réalisation.

Puis finalement, effectivement, toujours sans vouloir minimiser les efforts financiers qui ont été faits, j'ai voulu aussi pointer qu'il y avait un effort qu'on attend, en fait, que... Je le mesure, on le chiffre très gros. Vous avez dit 1 million, c'est très gros, puis on parle de plusieurs millions, voire de milliards, mais l'enjeu de comment le Fonds vert aidera le déploiement des transports collectifs, il est majeur pour nous, on l'attend depuis longtemps. Alors, je voulais simplement rappeler qu'à notre sens il fait partie de l'équation. Je pense que ça a été dit aujourd'hui, là, une gouvernance pour un plan métropolitain de transport, pour aussi un cadre financier qui vient avec, c'est des éléments qui se rejoignent tous. Alors, il faut mettre toutes les pièces du puzzle ensemble pour arriver à...

Le Président (M. Bérubé) : M. Grandmont, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Grandmont (Etienne) : Oui, rapidement, deux choses, en fait. Donc, je ne répéterai pas ce que mon collègue a dit, bien entendu, mais on a reçu avec... Quand l'annonce, en fait, là, de l'entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec a été faite, en fait, on a accueilli cette nouvelle-là avec beaucoup d'intérêt, beaucoup d'enthousiasme, et donc c'est bien qu'il y ait des projets qui se développent pour Montréal, pour la région métropolitaine. On sait que les besoins sont importants, c'est là où sont les plus grands aussi au Québec.

Vous savez aussi qu'il y a des projets importants qui se développent aussi à Québec et à Lévis. Je travaille pour une organisation qui a un territoire d'action sur la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, et évidemment que le projet SRB entre les deux principales villes de la région de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches est d'intérêt pour le développement de la région. Il faudra s'assurer, finalement, que ce qui peut être bon pour Montréal au niveau de la Caisse de dépôt et de placement du Québec pourra l'être aussi ou devrait être analysé éventuellement, là, pour la capitale du Québec.

Peut-être aussi juste un petit rappel, en fait, sur la politique québécoise du transport en commun, qui avait été, effectivement, un beau succès entre 2006 et 2011, comme le disait tout à l'heure Philippe. Des montants prévisibles, un échancier qui l'était tout autant. Donc, un achalandage qui avait augmenté de 11 %. Mais, en même temps, au Québec, pour la même période de temps, il y avait eu une augmentation également de 11 % du nombre de véhicules de promenade qui avaient été immatriculés.

Donc, dans une perspective de vouloir s'assurer d'un développement des transports en commun puis de mettre les bons investissements aux bons endroits, je pense qu'il faut s'assurer en même temps aussi qu'on ne fasse pas comme il a déjà été souvent fait par le passé, en donner beaucoup au routier puis en donner aussi au transport en commun. Il faut s'assurer, finalement, qu'il y ait un transfert modal. Pas juste une augmentation de l'achalandage, mais un transfert modal carrément, que les gens passent de leur véhicule privé vers les modes de transport collectif, ce qui est quand même la solution qu'on devrait privilégier, qui nous permettrait de rejoindre les objectifs que le gouvernement se fixe au niveau des émissions de gaz à effet de serre, notamment.

• (21 heures) •

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre.

M. Poëti : Oui. Peut-être en terminant, bien, je vous remercie d'avoir souligné le projet du SRB Lévis-Québec. Effectivement, ce sont aussi des dossiers dans lesquels nous travaillons.

Je veux aussi souligner l'importance, cependant, complémentaire du transport actif et des vélos. Et vous savez qu'il n'y a eu aucune coupure, au contraire, dans les projets de pistes cyclables, dans les voies réservées ou à certains égards... c'est-à-dire dans les pistes cyclables entretenues par les municipalités. Donc, il n'y a pas eu de coupures. Au contraire, j'ai signé un chèque de presque 3 millions de dollars à la ville de Québec pour des programmes de pistes cyclables pour l'année qui vient.

Bon, j'ai travaillé aussi et j'ai essayé aussi pour les voies réservées, mais j'ai eu un petit peu plus de difficultés, là. Mais il y a cette ouverture-là à développer partout au Québec, que la fluidité... des grandes villes d'Amérique du Nord — et on en a déjà plusieurs au Québec — doivent adhérer à des solutions plus innovantes et écologiques. Alors, c'est dans ce sens-là que notre gouvernement se dirige et c'est là qu'on va arriver. Alors, je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Bonsoir. Merci pour votre mémoire. Et merci pour votre intérêt avec tellement de passion pour ce sujet. Nous apprécions énormément. Moi, je représente le comté de Bourassa-Sauvé. Je ne sais pas si vous connaissez Montréal, c'est l'arrondissement de Montréal-Nord. Et je prends le transport en commun de chez moi pour me rendre là pour plusieurs raisons, l'environnement aussi, puis c'est bon pour la santé, je marche. Et, en faisant ça, j'ai appris que d'aller de près de l'Université de Montréal à mon bureau, ça prend 85 minutes pour aller et pour rentrer, je le fais. Si j'habitais plus à l'est de Montréal, si j'allais vers Rivière-des-Prairies et... je ne sais pas combien de temps ça me prendrait, je n'oserais même pas imaginer.

Alors, vous, vous dites que la mesure la plus appropriée à ce moment-ci, c'est la taxe sur les carburants. Ça, c'est vrai si les gens de l'est de Montréal avaient accès aux transports en commun comme des gens qui habitent plus près du centre-ville ou de certains pôles où il y a le transport en commun, où c'est plus facile. Qu'est-ce que vous avez à dire à ce que je viens de vous raconter?

Le Président (M. Bérubé) : M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui. Bien, effectivement, je connais votre comté puis je suis content de voir que, probablement, vous vivez, donc, comme utilisatrice, les retards annoncés sur le projet Pie-IX, en fait, là. Donc, vous devez bien sensibiliser vos collègues, en fait, comme utilisatrice des transports en commun.

Sur votre question, en fait, plus précisément, la question, c'est l'oeuf ou la poule, tu sais, est-ce qu'on attend que les transports se développent pour, finalement, aller prélever les sources supplémentaires? Qui portera le fardeau du développement si on les développe d'avance? Nous faisons donc le pari, en fait, puisqu'on connaît tous les bonnes raisons et surtout les impacts économiques favorables, qu'il y a lieu d'investir, qu'il y a lieu, dans certains cas, effectivement, de prendre un risque financier, de dépenser pour développer l'offre de service et, comme l'a montré la politique, la PQTC, une fois qu'on offre le service, les gens l'empruntent. Et je pense que c'est particulièrement vrai, effectivement, dans l'est de Montréal et dans d'autres lieux, où les gens ne demandent qu'à avoir accès à plus de services, à de meilleurs services de transport collectif.

Alors nous, on est du côté où le statu quo... À la fois dans la congestion métropolitaine et à la fois dans l'offre de service, qui, à certains endroits, est déficiente et, à d'autres endroits, est complètement saturée, on fait le pari que le statu quo n'est pas tenable, n'est pas économiquement viable pour une ville comme Montréal, pour une métropole comme Montréal. Donc, il faut, effectivement, développer l'offre de service avec, effectivement, des investissements. Ça exige des efforts financiers, on l'a reconnu. Puis peut-être ajouter là-dessus qu'effectivement, aujourd'hui plus que jamais, le gouvernement du Québec investit dans le transport collectif. C'est sans doute une année record, je ne pense pas me tromper en disant ça. Et l'année prochaine devra être un record absolu encore une fois, et la suivante. Le contexte est là. Le contexte est là pour faire un tour de force financier qu'on n'a jamais fait auparavant.

Mme de Santis : ...avec la question que vous-même, vous avez posée. En attendant que ces moyens soient disponibles à tout le monde, qui doit supporter le fardeau du coût? Est-ce que ça va être les personnes qui habitent à l'est de Montréal en payant plus cher pour leur carburant?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Ce n'est pas simplement les personnes de l'est de Montréal. Donc, nous avons, effectivement, défendu une surtaxe métropolitaine pour donner des pouvoirs à la région, mais je dis aussi que nous avons aussi écrit que c'est une responsabilité de Québec, qui pourrait se donner plus de moyens à la fois avec, s'il le souhaite, dans son prochain budget, la taxe sur le carburant. Donc, je ne pense pas que ce soit localement aux gens — très, très localement, vous parlez de l'est de Montréal — eux-mêmes à développer leur propre réseau parce que je pense que le réseau de l'est de Montréal, comme dans bien d'autres régions du Québec, c'est une force économique pour tous, et non seulement locale. Je pense avoir bien dit que le... Oui, on reconnaît dans le projet de loi que la responsabilité du transport collectif est une responsabilité locale, mais le fardeau financier n'en est pas un, c'est un fardeau financier de société.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, il vous reste deux minutes.

Mme Anglade : Alors, MM. Cousineau Morin et Grandmont, merci d'être avec nous à une heure tardive à Québec. Je reviens sur la question de la taxe sur le carburant. J'ai vu plusieurs raisons qui avaient été énumérées, mais avez-vous des comparables, des juridictions comparables? Vous avez des analyses qui ont été faites pour dire l'impact que ça a sur la congestion et que vous pouvez montrer que Montréal se compare à différentes régions dans le monde et des meilleures pratiques, en fait, desquelles on devrait s'inspirer?

Le Président (M. Bérubé) : M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : J'ai un exemple qui me vient en tête, je ne le connais pas par coeur, mais, vous savez, à Vancouver, TransLink, l'autorité dont on a parlé, je ne sais pas ça fait combien de temps que ça a été établi, je pense qu'on s'en est en partie inspiré pour le projet aujourd'hui, et TransLink a donc un certain nombre de moyens financiers entre ses mains, dont une taxe sur les carburants qui est plus élevée qu'au Québec. Je ne me rappelle pas le montant exact, mais... Et elle a aussi, donc, un rôle, une mission qui est sur l'ensemble des transports des personnes dans la région, donc incluant le transport routier, dans ce cas-là les transports fluviaux aussi, et on observe qu'effectivement ils ont, en tout cas, les moyens de leurs ambitions de développer les projets qu'ils attendent et de répondre aux citoyens en disant... Oui, effectivement, il y a une pression fiscale importante ici, mais je pense que le nombre... C'est qu'il y a 50 %, je pense, des citoyens dans le Grand Vancouver qui se déplacent autrement qu'en auto solo, ça fait que c'est effectivement, en ce sens-là, en partie, un modèle à suivre.

Le Président (M. Bérubé) : 30 secondes. Libre à vous, Mme la députée. Ça va? Vous voulez ajouter quelque chose de votre côté? Ça va? On va passer à l'opposition officielle, je reconnais la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue. Bienvenue à Transit, M. Cousineau Morin et M. Grandmont. Je n'aurai pas tellement de questions, mais quelques-unes. Vous parliez d'une possibilité pour l'AMT... et vous dites que la nouvelle autorité ne recevra pas la compétence de financement dévolue à l'AMT sur une taxe sur les parcs de stationnement. Pouvez-vous nous en parler un petit peu plus?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, en fait, je ne connais pas l'origine de la création de l'AMT, de cet article qui était dans la Loi sur l'AMT, mais c'est, effectivement, une compétence qui était dévolue à l'AMT qui n'a jamais été exercée, à ma connaissance. Mais l'AMT avait, sur son territoire, capacité, donc, d'exiger une taxe sur les parcs de stationnement. Ça semble d'ailleurs, à notre époque, être de plus en plus compris comme une possible optique de financement, hein? On est dans donner des possibilités. Alors, comme c'est une optique qui est de plus en plus comprise comme étant... qui agit, donc, sur l'offre de transport routier aussi, même si elle n'a jamais été exercée, cette mesure, elle aurait pu être transférée aussi à la nouvelle agence parce qu'on ne sait jamais si, dans le futur, on choisissait que ça pouvait être une avenue de financement intéressante...

Donc, une partie de notre présentation ce soir, c'est de dire : Avec la réforme, avec les moyens, les pouvoirs politiques qu'on donne à la fois à l'autorité et à la CMM qui chapeautera tout ça, donnons le plus de moyens possible. Nous, on fait une proposition sur la taxe sur les carburants, mais pourquoi ne pas donner le plus d'options possible, le plus de pouvoirs possible à la région, qui peut, effectivement, à la CMM, décider elle-même, dire... On fait le pari que je vous dis, d'investir plus et, donc, d'aller chercher plus de revenus. Donc, j'aurais été pour qu'on garde cette mesure-là, comme plusieurs autres mesures de financement supplémentaires, dont certaines de taxation.

• (21 h 10) •

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Avez-vous une idée, sans que ça soit précis, de qu'est-ce que ça pourrait représenter et comment ça s'appliquerait? Est-ce que vous avez vu ça ailleurs?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Je ne peux pas vous répondre précisément à la question. Les quelques éléments que je peux donner, c'est, en fait, c'est donc que la ville de Montréal a elle-même décidé, au centre-ville, en 2010, si je ne me trompe pas, de prélever une taxe sur les stationnements pour la dédier intégralement au transport collectif au centre-ville de Montréal. Ça pourrait être une option ailleurs qu'au centre-ville. Encore une fois, on parle, là, de pouvoir habilitant. Et donc cette taxe-là, c'est au centre-ville, qui, finalement, a des effets, pour un centre-ville, très bénéfiques, c'est-à-dire de mettre une pression surtout sur les terrains vagues, là, donc les stationnements sur sol, et donc de mettre

un peu de pression financière pour dire : C'est peut-être plus favorable de développer ces terrains que de garder ces stationnements. Et cette mesure a rapporté, dans le seul arrondissement Ville-Marie de Montréal, si je ne me trompe pas, quelque 20 millions de dollars par année qui ont été dédiés au transport collectif.

Quand on parle de la grande région de Montréal, en fait, je ne connais pas le nombre de parcs de stationnement ou leur étendue et le nombre qui sont tarifés, mais on peut prendre le nombre de voitures et multiplier par deux, trois ou quatre pour connaître le nombre de cases de stationnement. Donc, il y a plus que 10 millions de cases de stationnement dans la grande région de Montréal. Alors, il y a possibilité, là comme ailleurs, d'avoir une source de financement.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Vous mettez *Les contributions des différentes sources de financement* à la page 8 et vous dites, bon : «Le transport collectif québécois a souffert de décennies de sous-financement, notamment depuis la réforme du début des années 90 qui a consacré le désengagement du gouvernement du Québec.» Je suivais moins le dossier du transport collectif à ce moment-là, est-ce que vous pouvez nous expliquer qu'est-ce qui s'est passé dans le début des années 90?

M. Cousineau Morin (Philippe) : En toute franchise, je suivais, moi aussi, moi-même, un peu moins le dossier, mais il est un petit peu illustré à la page suivante dans le graphique. C'était, donc, la réforme Ryan qui a redonné aux municipalités certaines responsabilités, dont celle du transport collectif. Et peut-être que les gens du ministère pourraient mieux l'expliquer que moi, mais, en gros, on a, du coup, renvoyé dans le camp des municipalités la responsabilité du transport collectif, et c'est pour ça qu'on voit sur le graphique, que j'ai repris de la Société de transport de Montréal, à la page 9, pourquoi les municipalités, à ce moment-là, ont dû elles-mêmes défrayer des coûts supplémentaires pour soutenir le transport collectif. Et effectivement, quand j'ai dit qu'on a vécu des décennies de sous-financement de transport collectif, c'est que le retour du gouvernement du Québec est assez récent, malgré tout, dans le financement, assez récent et maintenant très croissant. C'est pour ça que j'ai parlé d'une croissance qui se poursuit et qui se poursuivra, que M. le ministre nous a parlé de moyens vraiment importants puis inégalés, puis on en est, mais on pense qu'il y a encore marge de manoeuvre pour le gouvernement du Québec d'en faire un peu plus.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Je me demandais quels projets... Parce que vous regardez beaucoup le transport collectif. Quels projets de transport collectif sont prioritaires, selon vous, dans la région métropolitaine?

Le Président (M. Bérubé) : M. Morin Cousineau.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Malheureusement, je ne pourrai pas répondre à votre question pour la bonne raison qu'en tant qu'alliance qui regroupe plusieurs membres — et certains ont des préférences selon leur territoire — nous, on ne choisit pas les projets. Mais là où je peux répondre, c'est qu'il est essentiel d'avoir un bon ordre de priorité, des bons critères de choix quand on fait des investissements aussi massifs de ceux dont on parle, donc, dans un premier temps, maintenir les actifs de l'ensemble des réseaux de transport, compléter les projets qu'on a entamés puis qui doivent se terminer un jour ou l'autre. Donc, on a réussi, effectivement, à compléter, dans la dernière année, le Train de l'Est, il faudra compléter le SRB Pie-IX. Et finalement, quand il nous reste des moyens et des choix à faire, faire les choix les plus payants pour la mobilité durable des citoyens. Ce sera généralement en priorité le développement des transports collectifs pour une grande région comme celle de Montréal.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée, vous avez le temps.

Mme Ouellet : Pardon?

Le Président (M. Bérubé) : Vous avez du temps, 7 min 30 s.

Mme Ouellet : Sept minutes. Donc, indirectement, on a compris que le SRB faisait partie des priorités que vous pensez qui devaient être terminées sur Pie-IX. Et je suis assez d'accord avec vous quand vous disiez : Est-ce que c'est l'oeuf ou la poule? Je pense qu'on a eu des exemples, plusieurs exemples où l'offre de service a été offerte, et les gens l'ont utilisé, et la rentabilité s'est avérée, là. Le meilleur exemple, là, que je trouve, c'est lorsque le viaduc est tombé et que, la ligne vers Saint-Jérôme, on a décidé d'augmenter le nombre de stationnements incitatifs, et, lorsqu'ils ont réussi à dégager pour le viaduc, les gens ont continué à utiliser le stationnement incitatif et le train de banlieue à cause de... en qualité de vie particulièrement. Donc, je pense que je suis assez d'accord avec vous, il faut faire les investissements, et le transport collectif va être utilisé dans la grande région métropolitaine. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter, il reste cinq minutes...

Le Président (M. Bérubé) : 6 min 30 s.

Mme Ouellet : 6 min 30 s. Donc, vous avez du temps. Et, sinon, on passera, là, à la CAQ.

M. Cousineau Morin (Philippe) : ...peut-être simplement compléter sur ce que vous avez dit. Un constat qu'on a fait, c'est que c'est souvent dans, effectivement, des cas de crise, parce qu'il y a eu une défaillance au réseau de transport, qu'on a mis en place des mesures temporaires, puis je ne connais pas de mesures temporaires, dans la région de Montréal, qui ne se sont pas avérées par la suite des francs succès. Alors, vous avez parlé, effectivement, sur la Rive-Nord, mais je pense qu'il y a d'autres lignes de train qui ont vécu le même cas et j'ajoute donc que ça doit être une préoccupation de tout instant pour les travaux routiers majeurs. Et il y en a de nombreux. Je pense que c'est assez clair dans ce que le ministère fait, mais il y a moyen de mieux communiquer à la population que, quand il y a des travaux comme commencent ceux à Turcot, bien, on met en place un certain nombre de mesures de mitigation, des services temporaires qui... si toute chose se suit, comme ça a été le cas dans les dernières décennies, ces mesures temporaires là deviendront des mesures permanentes et deviendront des options de mobilité supplémentaires pour les citoyens de la région, options qui n'auraient pas été possibles si on n'avait pas pensé à pallier aux défaillances du réseau pendant des travaux, par exemple, ou des défaillances comme le viaduc en question.

Le Président (M. Bérubé) : M. Grandmont, ça va? Merci à vous. On passe à la deuxième opposition. M. le député de Groulx, la parole est à vous.

M. Surprenant : M. le Président, je vous remercie. Alors, MM. Cousineau, Grandmont, bienvenue. Je constate que votre mémoire fait beaucoup état de façons d'augmenter le fardeau des contribuables, de les taxer à gauche et à droite pour en arriver à faire des projets collectifs. Votre tableau de la page 9 démontre pourtant clairement que, depuis — et ce que l'on disait — la réforme des années 90, le citoyen a été mis à contribution plus que moins pour financer, finalement, le transport, mais là vous suggérez encore d'augmenter la taxe sur les carburants. Alors, vous n'y voyez pas là une limite pour le citoyen de toujours être taxé, vous?

M. Grandmont (Etienne) : Oui. Bien, merci pour la question. En fait, comme on le mentionnait tout à l'heure, le statu quo n'est pas possible, n'est plus possible, n'est plus tolérable. La congestion représente des coûts quand même assez importants pour la région métropolitaine. On parle de 3 milliards de dollars, c'est quand même des coûts économiques très, très importants.

Vous mentionnez également, aussi, là, qu'effectivement la réforme Ryan a amené les citoyens à être mis à contribution de façon plus importante dans le financement... dans l'opération, en fait, là, des services de transport collectif. Bien entendu, ce n'est pas une situation qu'on veut voir perdurer. Comme on le mentionnait tout à l'heure, si on veut voir une augmentation de l'offre de service en transport en commun, les transports collectifs en général, ça ne doit pas se faire sur le dos des usagers, qui sont déjà quand même beaucoup sollicités, mais également non plus, là, des municipalités, qui sont mises à contribution, qui font quand même leur part. Vous avez reçu des intervenants plus tôt, là, qui en faisaient la démonstration de façon éloquente.

L'idée, en fait, c'est de s'assurer, finalement, qu'on mette en place des mesures d'écofiscalité, en fait, s'assurer, finalement, que l'argent qui est prélevé auprès de... On est dans une logique d'utilisateur-payeur, mais il y a aussi une logique de pollueur-payeur aussi. Donc, il y a beaucoup d'externalités qui ne sont pas assumées, en fait, par ceux qui les causent, et la congestion routière, l'utilisation importante de l'automobile, surtout l'auto solo, en amont, bien entendu, plusieurs au niveau environnemental, au niveau santé publique, au niveau économique. Donc, l'idée, en fait, c'est de s'assurer que ces sommes-là qui sont prélevées, finalement, seront renvoyées, seront remises, ne sont pas seulement prélevées pour des projets qui ne sont pas précis. L'idée, c'est vraiment de prendre cet argent-là et de financer, finalement, des projets précis pour lesquels les élus seraient redevables.

Il faut se rappeler également, aussi, que, parce que la taxe sur l'essence est fixée en valeur absolue, non pas en pourcentage, l'État québécois perd énormément d'argent, en fait. Précédemment, en 1986, cette taxe-là était un pourcentage. Alors, on a décidé de le transférer en valeur absolue et, dans les faits, donc, on a perdu beaucoup d'argent. Si, depuis 1986, le prix, en fait, de l'essence avait été indexé selon l'inflation, la taxe aurait été en 2014 de 0,267 \$ le litre plutôt que 0,192 \$ le litre, donc, ce qui aurait permis d'engranger, seulement en 2014, 3 milliards de dollars, et non pas 2,2, comme il a été, effectivement, enregistré. Donc, c'est 800 millions de dollars de plus qui auraient pu être consacrés à des projets particuliers, des projets précis, des projets qui auraient pu être routiers si les orientations sont décidées comme telles, mais auraient pu aussi être mis dans le développement du transport collectif.

Puis il faut se rappeler aussi que, depuis 1986, le prix de l'essence, en fait, a crû de 150 %, et la consommation d'essence, elle, a augmenté de 40 %. Donc, il y a là une source de revenus. Puis je pense que c'est le message qu'on veut passer également, il y a là des sources potentielles de revenus, que ce soit au niveau, là, de la taxe sur l'essence ou encore de la possibilité, effectivement, de prélever des ponctions sur le stationnement qui pourraient permettre de, finalement, développer le transport collectif, qui, selon nous, est le mode de transport à privilégier si on veut atteindre les différents objectifs que le gouvernement du Québec souhaite atteindre.

• (21 h 20) •

M. Surprenant : Alors, je comprends que vous voulez favoriser le transport collectif et inciter les gens à utiliser le transport collectif. Par contre, à la page 8, vous parlez de la taxe sur les parcs de stationnement. Alors, il y avait possibilité, là, à l'AMT de l'utiliser, cette taxe-là, puis vous voudriez qu'elle soit également confiée, là, à l'ART. Alors, vous ne trouvez pas qu'il y a une dichotomie entre ce que vous proposez puis l'incitation qu'on veut faire aux gens d'utiliser les transports collectifs? Ça leur prend des parcs de stationnement pour pouvoir utiliser le transport collectif. Alors, voulez-vous l'expliquer, s'il vous plaît, comment vous...

M. Cousineau Morin (Philippe) : Absolument. Il n'y a pas nécessairement là une dichotomie. En fait, le stationnement, et non pas... J'allais dire le stationnement incitatif, mais le stationnement — parce qu'on ne parle pas... le pouvoir n'est pas seulement sur le stationnement incitatif — n'est pas un corollaire nécessaire de l'utilisation des transports collectifs. On peut s'y rendre en covoiturage, on peut se rendre de l'autobus jusqu'au métro, on peut s'y rendre à pied, etc. Donc, je n'y vois pas de dichotomie.

Puis je voudrais juste, si vous me permettez, ajouter un petit peu sur ce que mon collègue a dit parce que je ne crois pas que, dans le contexte actuel puis dans le niveau de taxation qui est celui des Québécois et des Montréalais, que l'augmentation de quelques cents de taxe sur l'essence soit un ajout sur le fardeau fiscal, au sens où ce qu'on vit, dans les faits, dans les dernières années, par exemple dans le parc automobile, c'est une augmentation de la consommation moyenne des véhicules, c'est-à-dire que les gens se rendent compte qu'il y a toujours... on peut toujours dépenser beaucoup, beaucoup d'essence et plus d'essence qu'on dépensait il y a quelques années en ayant des véhicules plus énergivores. Alors, quand on parle d'écofiscalité, il y a là un indicatif au changement de comportement qui pourrait être plus fort que celui actuellement. Donc, non seulement en surtaxant l'essence on va aller chercher quelques revenus, on va ajouter quelques dizaines de dollars de prélèvement supplémentaire auprès des gens qui se déplacent, mais on va aussi encourager les gens à acheter des véhicules moins énergivores, on va aller dans le sens des propositions gouvernementales sur l'électrification des véhicules, ce genre de chose là. Alors, je pense que c'est une mesure tout à fait appropriée.

M. Surprenant : Ma question portait plus sur le stationnement. Maintenant, je vois que vous avez répondu brièvement, puis, bon... Maintenant, il reste deux minutes, donc j'aimerais que vous me parliez maintenant du Fonds vert. Vous dites que... vous faites état : «...devraient faire l'objet d'une nouvelle politique du transport collectif qui détaillerait les cibles...» Alors, déjà le Fonds vert, l'argent qui tombe là-dedans, ça vient un peu de l'écofiscalité parce qu'on charge... Alors, voyez-vous, donc il y a à peu près 2,1 milliards qui ont été versés là depuis 2006, et puis, entre autres, dans le Fonds vert, on leur permet d'investir dans des infrastructures qui vont réduire les gaz à effet de serre, donc probablement des voies de transport collectif ou de covoiturage. Alors, comment vous voyez ça? Est-ce que vous ne trouvez pas qu'au lieu de taxer, par ailleurs, les gens de plus en plus que, déjà, l'argent qui va là ne devrait pas être utilisé plus rapidement pour réduire, finalement, les gaz à effet de serre?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui, M. le député, vous mettez le doigt sur un bobo très important, en fait, qui est celui de dire que le Fonds vert est une opportunité énorme pour réduire davantage les GES, notamment dans le transport. Mais effectivement, au rythme actuel, le rythme n'est pas assez soutenu, vu l'argent qui est disponible dans la lutte aux changements climatiques, le rythme n'est pas du tout assez soutenu pour faire face à l'ensemble des changements. Et c'était une bonne partie de notre présentation de dire qu'on attend, on attend depuis plusieurs années — je pense que les sociétés de transport attendent aussi — de voir quels seront les programmes qui seront mis en place avec le Fonds vert, avec une prévisibilité, avec des moyens, avec des cibles. Depuis 2011, il n'y a plus de politique qui encadre l'ensemble des programmes de soutien au transport collectif. Alors, comme vous l'avez dit, nous aussi, on trouve qu'il y a moyen d'accélérer le rythme dans ce secteur-là, et je pense que c'est la prochaine oeuvre du ministre après ce projet de loi.

Le Président (M. Bérubé) : 25 secondes.

M. Surprenant : Bien, je vous remercie de votre présence, et vos plus récents commentaires sont appréciés.

Le Président (M. Bérubé) : Voulez-vous le faire, votre commentaire? Ça va?

M. Surprenant : Pardon?

Le Président (M. Bérubé) : Ça complète votre intervention?

M. Surprenant : Ça complète, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux jusqu'à demain, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 21 h 25)