



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 26 novembre 2015 — Vol. 44 N° 43

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 (2)

**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 jeudi 26 novembre 2015 — Vol. 44 N° 43

Table des matières

Auditions (suite)	1
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	1
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	9
Ville de Saint-Jérôme	17
Ville de Saint-Bruno-de-Montarville	26
Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS)	36
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)	45
Transdev	56
Mémoires déposés	66

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Robert Poëti

Mme Dominique Anglade

Mme Rita Le de Santis

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. Yves St-Denis

M. Mathieu Lemay

M. Saul Polo

- * M. Denis Coderre, CMM
- * Mme Chantal Deschamps, idem
- * M. Normand Dyotte, idem
- * M. Michel Leblanc, CCMM
- * M. Stéphane Maher, ville de Saint-Jérôme
- * M. Yvan Patenaude, idem
- * M. Martin Murray, ville de Saint-Bruno-de-Montarville
- * Mme Isabelle Bérubé, idem
- * M. Axel Fournier, ATCRS
- * M. Jean-Michel Laliberté, idem
- * M. Denis Bolduc, FTQ
- * Mme Kateri Lefebvre, idem
- * M. Marc Ranger, idem
- * M. Jean-Claude Levesque, Transdev
- * M. Dominique Lemay, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 26 novembre 2015 — Vol. 44 N° 43

**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 (2)**

(Onze heures vingt-huit minutes)

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

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.

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. Plante (Maskinongé), par M. Polo (Laval-des-Rapides); et M. Simard (Dubuc), par Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour de ce matin. Nous entendrons les groupes suivants : la Communauté métropolitaine de Montréal et, ensuite, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Auditions (suite)

Je souhaite la bienvenue à nos invités. Je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter, même si on vous connaît bien, M. le maire, pour les générations futures lorsqu'ils écouteront l'enregistrement, pour bien savoir que c'est vous, qu'ils connaîtront encore à ce moment-là, j'en suis sûr. Et vous disposez de 10 minutes. Par la suite, nous aurons une période d'échange. À vous la parole.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

M. Coderre (Denis) : Merci, M. le Président. Alors, pour la postérité du futur DVD, mon nom est Denis Coderre, maire de Montréal et surtout, aujourd'hui, président de la Communauté métropolitaine de Montréal, et je parle au nom des 82 municipalités. Vous avez certaines personnes qui sont venues, mais, aujourd'hui, on parle vraiment avec cette entité, je parle au nom de cette entité. Vous avez eu une grosse pratique hier avec l'ACTIM, avec Chantal Deschamps, Mme la mairesse de Repentigny, Normand Dyotte, de Candiac, donc, qui sont membres de l'exécutif de la CMM avec nous, représentant respectivement la couronne nord et la couronne sud, ainsi que Philippe Schnobb, de la STM.

• (11 h 30) •

Alors, M. le Président, merci, tout d'abord, de nous donner cette possibilité, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission. D'entrée de jeu, je veux dire que la CMM accueille favorablement le projet de loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, et c'est un souhait depuis longtemps. En termes de planification, on voulait assurer une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et les transports collectifs. Donc, ce projet de loi là était souhaité, ça fait plusieurs années qu'on en parle, et permettez-moi de vous donner déjà les éléments positifs qui vont permettre, justement, d'améliorer la gouvernance du transport en commun dans le Grand Montréal.

Ainsi, le projet de loi propose de séparer la planification et l'exploitation des réseaux en créant l'ARTM — alors, pour les fins, je vais dire l'autorité par la suite, comme ça... je sais que ça se mélange entre l'ART puis l'ARTM, là, nous autres, on le sait, inquiétez-vous pas — un organisme de planification qui s'inspire des meilleurs modèles, comme ceux de Vancouver et de Toronto, et le RTM, qu'on va appeler le réseau, qui sera une société de transport opérant les trains et les autobus des couronnes. Donc, on parle en termes d'opération. On croit aussi que ça favorise une saine gouvernance qui s'inspire de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, qui prône l'efficacité, la transparence et l'imputabilité.

Il propose un seul plan de transport collectif qui devra être cohérent avec le PMAD, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM. On ne peut plus parler maintenant, comme j'ai dit tantôt, d'aménagement du territoire sans parler de transport.

Il propose des ententes de service entre l'autorité et les opérateurs, permettant ainsi d'atteindre une meilleure coordination au bénéfice des usagers. On propose de simplifier la tarification au bénéfice des usagers.

Et, au plan financier, le projet de loi reconnaît le principe d'utilisateur-payeur pour partager les déficits du réseau de trains et du métro, tel que proposé dans le cadre financier adopté par la communauté en 2010.

Maintenant, on se réjouit, mais on va vous proposer certaines recommandations, soit des... Ça va permettre des éclaircissements, une bonification, et il y a certaines recommandations qui sont, à notre avis, très importantes.

Alors, on vous propose, M. le Président, 12 recommandations, qui concernent notamment la composition des conseils d'administration de l'autorité et du réseau, des questions d'ordre financier, le réseau artériel métropolitain et le comité de transition.

Alors, permettez-moi de commencer, tout d'abord, par les conseils d'administration de l'autorité et du réseau. En ce qui concerne la composition des conseils d'administration, nous sommes d'accord avec la composition proposée pour l'autorité. Nous comprenons que le conseil d'administration de l'organisme responsable de la planification, l'ARTM, l'autorité, laisse donc une place importante aux membres indépendants. Nous demandons, cependant, que le projet de loi précise que les cinq membres élus que la CMM désignera pour siéger au conseil d'administration de l'autorité proviennent respectivement des cinq secteurs géographiques du territoire de la CMM.

Si la composition, maintenant, du conseil d'administration de l'autorité proposée dans le projet de loi nous convient, la composition du conseil d'administration proposée pour le réseau mérite d'être revue pour être semblable à toutes celles des autres sociétés de transport au Québec. Comme les neuf autres sociétés de transport du Québec, le réseau aura, en effet, pour mission d'assurer la mobilité des personnes par l'entremise du transport collectif. À ce titre, le réseau opérera le réseau de trains de banlieue, actuellement exploité par l'AMT, et le réseau d'autobus, qui est actuellement exploité par les CIT. Il sera responsable de transporter quotidiennement autant de personnes que le Réseau de transport de la Capitale à Québec, ce qui en fera la troisième société de transport en importance au Québec. Le conseil d'administration du réseau doit être constitué à l'image des conseils d'administration des autres sociétés de transport du Québec qui ont une mission identique à la mission qu'aura l'ARTM. Donc, ce qu'on demande, c'est que le conseil d'administration du réseau doit être composé majoritairement d'élus de la CMM. On pourra en parler pendant la période de questions.

Concernant, maintenant, l'approbation du budget et du cadre tarifaire de l'autorité par la CMM, en ce qui concerne l'approbation des décisions budgétaires, le projet de loi donne à la CMM des pouvoirs d'approbation à l'égard du plan stratégique du développement du transport collectif, du programme d'immobilisations et de la politique de financement. En plus de ces documents stratégiques d'orientation à long terme, nous croyons que les élus doivent, en plus, approuver les documents financiers annuels qui en découlent. L'approbation annuelle du budget et du cadre tarifaire permettra aux élus d'assurer un suivi budgétaire et de garantir une meilleure transparence aux décisions des conseils d'administration des nouveaux organismes, décisions qui ont un impact direct sur les contributions municipales annuelles au transport collectif, qui représentent plus de 700 millions de dollars chaque année pour l'ensemble des municipalités de la CMM.

Concernant, maintenant, les directions territoriales au réseau. Le réseau, RTM, regroupera notamment la gestion des opérations d'un réseau d'autobus qui est actuellement géré par les CIT, CRT et OMIT. Le territoire du réseau sera immense et aura pour conséquence d'éloigner les citoyens de la prise de décision. Compte tenu des besoins en déplacement des usagers actuels et futurs et de la spécificité des couronnes nord et sud, des directions territoriales, on devrait donc mettre en place des directions territoriales au RTM pour les couronnes. Le comité de transition devrait avoir la responsabilité de prévoir la mise en place de ces directions territoriales.

Concernant la gestion des équipements métropolitains au RTM, au réseau, le projet de loi prévoit que l'exploitation des équipements métropolitains, des voies réservées, des terminus et des stationnements relèvera de l'autorité. Or, la séparation de la planification de l'exploitation est au coeur de la réforme. Il nous paraît donc important que ce principe s'applique non seulement aux trains, au métro et aux autobus, mais également aux voies réservées, aux stationnements et aux terminus. Donc, pour nous, c'est des opérations. Ces équipements devraient être donc gérés par le RTM, le réseau, qui sera responsable de l'exploitation, et non par l'ARTM, l'autorité, qui planifiera.

On va parler maintenant d'impacts financiers de la réforme. La réforme qui s'enclenche est ambitieuse et entraînera de nombreuses modifications au niveau financier. Les élus municipaux sont particulièrement inquiets de l'impact de la dette de l'ARTM, de l'autorité, et du réseau sur les indicateurs et les ratios d'endettement municipaux. Afin de rassurer les municipalités, nous vous soumettons quatre recommandations, à l'égard de la garantie de la dette passée, de la garantie de la dette future, du déficit d'entretien des infrastructures et de la contribution financière des municipalités.

En ce qui concerne la dette à long terme actuelle de l'AMT, nous considérons que les municipalités n'ont pas à garantir une dette qui résulte des décisions prises par le gouvernement du Québec. Ce dernier devrait donc garantir cette dette. Les municipalités continueraient, évidemment, d'assumer leur part de remboursement de cette dette en vertu des ententes actuelles.

En ce qui concerne le partage de la dette future et la garantie de cette dette, nous proposons qu'un examen sur le contrôle de l'autorité et du réseau soit réalisé par le comité de transition. Cet examen apparaît particulièrement important, puisque l'autorité et le réseau sont de nouveaux organismes qui auront un mode de gouvernance hybride qui se situe quelque part entre le modèle d'une société d'État, qui permet au gouvernement d'édicter des directives et de garder des mécanismes de contrôle financier importants, et le modèle d'un organisme supramunicipal, qui permettra aux municipalités de désigner des conseils d'administration où siégeront plusieurs experts. Un examen sur le contrôle de ces organismes réalisé en vertu des meilleures pratiques comptables en vigueur devrait donc permettre d'établir le partage de la dette et de sa garantie entre les partenaires.

Pour faire le point sur le déficit d'entretien des infrastructures, nous souhaitons qu'un audit des trains et des équipements métropolitains soit réalisé par le comité de transition. Cette évaluation, qui devrait comprendre l'état du déficit d'entretien des équipements et du matériel roulant du réseau de trains de banlieue, devrait être documentée par le comité de transition et transmise aux municipalités. La mise à niveau de ces infrastructures devra être garantie dans le cadre de la révision des modalités des programmes d'aide gouvernementaux déjà annoncés.

Dernière recommandation concernant le volet financier de la réforme. Nous recommandons qu'une modélisation financière soit réalisée par le comité de transition pour évaluer les impacts financiers de la réforme pour chaque municipalité. La réforme entraînera une modification substantielle du mode de perception et de partage des revenus destinés au

financement du transport en commun et aura un impact financier pour les municipalités. Les municipalités souhaitent donc pouvoir évaluer l'impact de la réorganisation à venir sur leur contribution financière destinée au transport en commun. Donc, on peut faire ça au niveau du comité de transition.

La taxe sur l'immatriculation, maintenant. Un point, pour moi, qui est déjà...

Le Président (M. Reid) : En terminant assez rapidement parce que le temps passe vite, il ne reste pas beaucoup de temps.

M. Coderre (Denis) : Oui. On peut même proposer que ça allonge un petit peu, on est bons pour un autre cinq minutes, M. le Président, hein?

Le Président (M. Reid) : Cinq minutes, ça va être difficile parce que... On peut toujours continuer éventuellement à la période de questions.

• (11 h 40) •

M. Coderre (Denis) : O.K. Concernant la taxe sur l'immatriculation, qui est déjà perçue par l'agglomération de Montréal, qui pourra, à la suite d'une décision du conseil de la CMM, être perçue sur l'ensemble du territoire de la CMM, ce qu'on demande, là, c'est que, si on a déjà le 35 millions qui rapporte au niveau des droits d'immatriculation, le 45 \$, sur l'île de Montréal, on ne veut pas être pénalisés puis on voudrait s'assurer que ce montant-là soit vraiment prévu comme un investissement à notre transport collectif.

Le réseau artériel métropolitain, on demande à ce que cette compétence puisse être conservée au niveau de la CMM.

Concernant, maintenant, le comité de transition, on vous demande... au lieu d'avoir quatre représentants du gouvernement et un de la CMM, ça devrait être plus équitable, trois du gouvernement et deux de la CMM. Je vous ai parlé tantôt de l'audit qu'on pourrait faire sur l'ensemble par le comité de transition.

Dernier point, les enjeux prioritaires pour la STM. Parce que j'ai Philippe Schnobb à mes côtés, je vais mettre, donc, mon chapeau de maire de Montréal. On pense qu'on doit préserver un rôle de conseil pour les trois sociétés de transport. Tout comme le réseau, qui se voit octroyer un rôle de conseil auprès de l'autorité quant à la planification des parcours et à l'édition des normes de comportement, les sociétés de transport devraient aussi bénéficier de ce même rôle de conseil auprès de l'autorité.

Deuxièmement, il faut réserver une capacité de création de titres pour les organismes publics de transport en commun. La compétence d'établir le cadre tarifaire relève de l'autorité, qui reçoit également l'ensemble des recettes tarifaires. La capacité à établir une offre tarifaire adaptée à la diversité des clientèles et des événements est importante pour favoriser l'usage du transport collectif. Pour profiter de la proximité établie au fil du temps avec les clientèles, les OPTC devraient continuer à bénéficier d'une capacité à créer des titres particuliers s'il y a des événements ponctuels au niveau des territoires.

Troisièmement, les obligations de transparence uniformes devraient s'appliquer aux conseils d'administration. Si ça se fait au niveau de la STM, ça devrait se faire aussi au niveau de l'autorité et au niveau du réseau.

Donc, en conclusion, M. le Président, on accueille favorablement ce projet de loi sur la réforme de transport. On pense qu'il y a des choses à peaufiner. On pense que, si on pourrait s'entendre sur la question de représentativité au niveau du réseau, on va faire un grand, grand bout de chemin. On peut régler beaucoup de choses au niveau du comité de transition également par la suite, aussitôt que ça, c'est réglé. Et on pense que le jeu en vaut la chandelle. Là-dessus, je vous remercie beaucoup. On sera plus éloquents pendant les réponses aux questions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant à la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. le maire, mon maire dans ma vie personnelle. Là, je vois qu'il y a des cartes choucou parce qu'il me semble qu'on s'est vus hier, Mme Deschamps et M. Dyotte. Rebienvenue. Alors, je ne sais pas s'il y a des choses différentes d'hier, mais vous aurez l'occasion de pouvoir vous exprimer. M. Schnobb, merci beaucoup d'être là. Si vous aviez besoin d'un peu de temps, M. Coderre, je suis prêt à vous le permettre. Alors, est-ce qu'il y a des choses que vous vouliez ajouter?

M. Coderre (Denis) : On a fait le tour des 12 recommandations, là, c'est dans le mémoire également, mais je pense que les points les plus majeurs, là, c'est vraiment la question de la représentativité au niveau du réseau.

Vous savez, je salue totalement la question. Et je pense que c'est le principe, au niveau de l'autorité, d'avoir une majorité d'indépendants par rapport... au niveau des élus. Il faut faire une distinction entre planification et opération. Alors, pour nous, tout ce qui touche la planification, votre cadre tarifaire, tout ce que vous faites, on l'a déjà obtenu. Et ça, c'est très cohérent avec votre vision que vous avez mise de l'avant. Quand on parle au niveau des opérations maintenant, oui, il y a 82 municipalités, mais il est normal qu'on puisse avoir une majorité d'élus parce que ces gens-là le font déjà au niveau de leurs CIT, ça se fait déjà au niveau des autres organismes comme la STM, la RTL et la STL, et on pense que, si on peut arriver à avoir cette majorité-là, ça ne veut pas dire que chacun tire la couverture sur son bord, là, ça veut dire que vous allez avoir des représentants de la couronne nord, de la couronne sud. Une des raisons pourquoi qu'ils sont à mes côtés, c'est pour vous dire qu'on dit la même chose au niveau de l'ACTIM qu'au niveau de la CMM, et cette cohérence-là... Avec des règles de gouvernance qui sont très claires et d'imputabilité, les gens ne partiront pas d'un bord puis de l'autre, puis juste protéger leur petit territoire, là. De toute façon, on va y voir également.

Alors, on veut juste s'assurer que ce principe d'imputabilité et de représentativité reflète la réalité des opérations. Et, en ayant une majorité d'élus par rapport aux indépendants, je pense qu'avec ça vous allez avoir une loi qui va vraiment refléter le souhait et le besoin de la CMM.

M. Poëti : Je l'entends, et on a eu également des discussions à ce sujet-là hier. Il y a une chose qui a guidé, évidemment, la ligne des conseils d'administration étant la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, donc qui sont des meilleures pratiques en matière de gouvernance, qui stipulent les règles législatives aux membres d'un conseil d'administration, qu'«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».

Parce que vous l'avez dit, là, vous avez dit : 82 municipalités différentes, le fait d'ajouter deux... D'ailleurs, on a fait déjà l'ouverture, vous le savez, sur la couronne sud, la couronne nord, on comprend la spécificité et on a des ouvertures dans ce sens-là, mais d'ajouter deux, trois ou quatre autres personnes au conseil d'administration, d'élus, en quoi ceci rallie les 82 autres? Vous avez souligné, ce n'est pas une question — et je cite — de tirer la couverture sur un bord ou l'autre. L'histoire étant ce qu'elle est, ça s'est déjà produit, vous le savez, précédemment, on veut éviter ça, M. le maire, pour que la cohérence soit équitable à tout le monde et qu'il y ait une représentativité, et d'importance. Je ne sais pas de quelle façon on peut intégrer des tables de citoyens, mais comment vous voyez la répartition d'une saine gestion avec une majorité d'élus au RTM?

M. Coderre (Denis) : Puis, regardez, une des raisons pourquoi que ça fonctionne avec la CMM, c'est qu'il y a eu un changement majeur de plusieurs maires à l'intérieur de la CMM, là. Ça fait qu'on ne revivra pas le passé, on sait qu'il y a quand même eu des changements majeurs en ce sens-là, et on a vraiment imposé une vision du Grand Montréal où on a dit : Arrêtez de vous chicaner, là. Montréal, il y a toujours des gens qui disent : Ah! Montréal veut tout. Non, là c'est Laval, là c'est ci. Non, regarde, on parle d'une seule et même voix maintenant.

Et je vais aller encore plus loin dans ce propos, quand j'ai dit majorité au niveau du réseau, si on parlait, par exemple, de huit élus et sept experts ou indépendants, moi, je n'ai aucun problème — puis je vous parle aussi comme maire de Montréal — à ce que ces huit élus soient quatre représentants de la couronne nord et quatre représentants de la couronne sud. Et la raison pourquoi je le dis, c'est parce que les CIT, ça touche la couronne nord et la couronne sud. Vous avez, de toute façon, la Société de transport de Laval, vous avez le Réseau de transport de Longueuil, vous avez la Société de transport de Montréal, et, justement pour faire preuve de cohérence entre ce qui se passe dans ces autres organisations là, moi, je pense qu'à ce moment-là c'est cohérent.

La règle de gouvernance par excellence, bien, ça se fait au niveau de l'autorité. Et, au bout de la ligne, il y a le regroupement international, là, des transports, là, à Montréal présentement. Un des exemples... On aime ça, des modèles? Bon, regardez ce qui se passe en France, à l'Île-de-France. Bien, justement, ils ont des élus, il y a une majorité d'élus, et ça fonctionne. Mais on a des balises claires. Et, au niveau de la planification, ça, c'est une autre affaire. Donc, vous avez des experts et les indépendants qui seront nommés aussi par la CMM, par le gouvernement. Donc, ça, la règle de gouvernance, elle est respectée, mais, au niveau de l'opération, au niveau de la proximité de cette opération...

Et, comme je vous le dis, là, je veux dire, je suis le gars de Montréal qui vous dit : Ça ne me dérange pas que les huit membres de la couronne nord et de la couronne sud. Puis on nommera des indépendants qui viennent de Montréal, ça ne me dérange pas. Mais non seulement ça va être cohérent, mais ça va respecter la façon dont ça se passe au niveau des opérations déjà sur le terrain. Et notre gage, notre gage de respect de la règle de gouvernance, il se fait au niveau de l'autorité. Et, là-dessus, bien, c'est le coeur même... Le coeur même, l'âme des transports collectifs va venir de l'autorité, et c'est exactement... On est tout à fait d'accord avec votre modèle, juste que, sur les cinq, il y ait un représentant au niveau... donc un de la couronne sud, un de la couronne nord, un de Montréal, un de Longueuil, puis un de Laval.

M. Poëti : D'accord. Donc, votre suggestion, si je la comprends bien, vous êtes davantage sur un huit-sept, là.

M. Coderre (Denis) : Je n'ai pas de problème. Je vous dis, ce matin, puis j'ai parlé, j'arrive... On a eu un appel conférence tantôt, et je leur ai dit, là, c'est moi qui l'ai proposé, puis, à l'unanimité, c'est ça. Je ne sais pas s'il y a eu d'autres personnes qui vous ont dit qu'on ne voulait pas de majorité au réseau, là, mais moi, je vous dis, là, je parle au nom des 82 municipalités, comme président, j'ai mon chapeau de président de la Communauté métropolitaine de Montréal.

M. Poëti : Oui. Parce qu'hier on avait le maire de Laval, mais il était là, en fait, sur le volet du RTM à cause des trains, évidemment, de passagers, là. On a eu deux moments, un moment où il préférerait un élu, puis un moment où il... En fait, il préférerait un indépendant, puis on a eu un moment un peu plus tard où il aimait mieux garder son élu. Mais, si vous me dites qu'il y a une majorité de l'ensemble des élus qui prônent ça, nous l'entendons et nous allons regarder.

Je dois vous dire aussi, dans l'ensemble des recommandations que vous faites, certaines sont en lien avec des collègues, évidemment, du ministère des Finances, on rééquilibre les budgets de l'AMT. Il n'est pas de notre intention, mais il y a des volets... de vous envoyer la dette, là, on va déposer 68 millions pour équilibrer le budget de l'AMT. Donc, on comprend que la gouvernance avait besoin d'être revue, je pense qu'on est tous d'accord.

Essentiellement, ce que nous, on veut dans cet exercice-là, c'est que le citoyen soit gagnant et qu'on ait une vision globale, une vision globale du transport collectif dans la grande région métropolitaine. Il est terminé, à notre avis, le temps où on doit faire une différence entre l'île et la périphérie de l'île. Les gens voyagent du sud au nord, de l'est à l'ouest. Vous le savez, dans certains comités, on a demandé d'avoir des gens de l'est, on a demandé d'avoir des gens de l'ouest. Je parle de Mobilité Montréal, vous le savez, dans lequel il me semble qu'il faut qu'il y ait une représentativité des maires avoisinant ou entourant l'île. Alors, c'est ce qui veut guider et c'est ce qui guide notre orientation dans le projet de loi.

Je dois aussi vous rassurer en vous disant que le comité de transition aura un rôle fort important à jouer dans l'arrimage de ce nouveau projet de loi parce qu'on est conscients... et on va respecter les contrats qui sont déjà en place, on l'a dit. On a freiné, cependant — et ça, ça a fait l'objet de discussions intéressantes hier — les contrats de gré à gré ou d'appel d'offres. Donc, notre intention est de faire une meilleure gouvernance. Notre intention, c'est d'améliorer une vision globale du transport collectif. Et je l'ai souvent exprimé, les maires, pour leurs citoyens, sont, dans la très grande majorité, sinon tous, dévoués et exceptionnels pour leur municipalité. Mais, quand il faut arrimer une vision globale où on doit traverser... faire du rabatement, le train qui s'en vient sur le pont Champlain, ça prend une vision plus globale que ce qu'on a actuellement, et c'est pour ça que les conseils d'administration, pour moi, jouent toute leur importance, les C.A. Et le volet de représentativité que vous soulignez, je l'entends, on le regarde et on va analyser l'ensemble de toutes les recommandations qu'on a eues jusqu'à maintenant.

• (11 h 50) •

M. Coderre (Denis) : Je peux vous dire, M. le ministre, que... Puis on se parle souvent, donc il y a... On se parle souvent. Alors, ça, c'est clair. Non, mais le dialogue...

M. Poëti : ...mais c'est...

M. Coderre (Denis) : Non, mais c'est important, le dialogue est là, et nous, on veut que ça marche. On est en train de négocier un statut de métropole pour Montréal, on a signé un pacte fiscal puis une entente avec les municipalités, l'UMQ, avec le gouvernement du Québec. L'heure est au partenariat. Et là, de façon encore plus concrète, une des raisons pourquoi que j'ai enlevé moi-même, comme maire de Montréal, le transport, l'aspect transport du statut de métropole, c'est parce que, justement, je croyais en cette organisation et en cette vision. Dès le début de mon mandat, j'ai toujours parlé en ce sens du Grand Montréal.

Maintenant, il y a une réalité de proximité, et, si on veut vraiment s'assurer qu'il y ait un partenariat tout en gardant ces principes et cette vision qu'on salue, qui va se retrouver, de toute façon, au niveau de l'autorité, c'est clair que cette représentativité au niveau du réseau et de la façon dont ça fonctionne sur le terrain et à la lumière du nouveau leadership, je dirais, de la Communauté métropolitaine de Montréal... Regardez, ils se sont entendus sur un projet... Le plan de développement à l'époque, l'aménagement et le développement, là, ce n'était pas évident non plus, et le fait d'avoir maintenant une vraie cohérence où on va vraiment parler de transport collectif... Puis, en fait, on devrait parler de mobilité plus que de transport, et cette mobilité-là, agencée avec la stratégie d'aménagement, va faire en sorte qu'on est... Il faut que ça fonctionne, et ceux qui vont être récalcitrants vont être isolés. Et on va vous aider dans le comité de transition, puis on va vous aider par notre leadership au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. L'heure est au rassemblement et au partenariat de l'ensemble du Grand Montréal en matière de transport et de mobilité.

M. Poëti : Merci, M. le maire. Je ne sais pas si j'ai des collègues qui avaient des questions.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Anglade : Parfait. Alors, très contente de vous revoir tous dans d'autres circonstances ici. Hier, nous avons eu des usagers qui sont venus nous parler de l'importance de la transparence, et je crois comprendre qu'au niveau de la STM vous avez des conseils d'administration qui sont publics. Et ils ont demandé à ce que ce soit la même chose au niveau du réseau, même la même chose au niveau de l'autorité, j'aimerais avoir votre perspective par rapport à ça, par rapport à cette transparence que l'on aurait au niveau des conseils d'administration.

M. Coderre (Denis) : Je souscris totalement à ça, je pense qu'il est important... Justement, dans la vision globale, il faut que ce soit transparent, il faut que ce soit public. Je n'ai aucun problème avec ça, au contraire. Ça se fait dans les autres réseaux de transport, je pense que c'est souhaitable, même. Et ça démontre à quel point que ça vient aussi répondre aux principes de gouvernance comme tels, donc je pense qu'il faut l'envisager.

Mme Anglade : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il reste environ une minute pour un commentaire. Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Ah! seulement que... Non, ce n'est pas un commentaire. Je n'ai pas la chance, alors, de poser aucune question. Sachant que le financement est tellement important pour le transport collectif, je me demandais si vous, vous avez pensé «outside the box» et vous avez des suggestions à faire quant à comment on pourrait mieux financer le réseau.

M. Coderre (Denis) : Bien, on vient de régler le problème du péage sur le pont Champlain, là, il n'y en aura pas. Ça, c'est bon. Je pense que, quand on va se donner cette entité, quand on va... On s'est donné un nouveau cadre financier également, une formule de partage. Ça faisait trois ans que ça négociait, on l'a réglé. Le fait qu'on va, dans le comité de transition, également voir toutes les avenues par rapport aux dettes, par rapport au principe de l'utilisateur-payeur, toutes ces choses-là vont nous permettre d'être créatifs sur la façon de financer le transport collectif. On s'en va à Paris, là, c'est la

COP21. On n'a pas le choix, là, l'avenir va passer par le transport collectif, il faut s'investir. Nous, à Montréal, on investit plus de 500 millions en matière de transport pour la STM, par exemple. Et ça, ça va être aussi, avec cette loi-là, une... on va avoir cette capacité. On parle de droits d'immatriculation, mais il y a d'autres choses qu'on peut faire ensemble, tant avec le gouvernement du Québec, qui investit massivement en matière d'infrastructures, non seulement au niveau des maintenances, mais des réalisations, tous partis confondus, ça a toujours été comme ça, mais, en même temps, il faut aussi que, nous, au niveau de notre territoire, qu'à ce moment-là on fasse preuve de cohérence aussi par rapport à la façon de financer notre transport collectif. Mais le fait qu'on va avoir un bon solage, le reste va suivre.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant à l'opposition officielle, et je donne la parole à sa porte-parole, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue aux maires et mairesses de la CMM. Merci d'être avec nous pour ce projet de loi. Donc, dans les bonifications, là, nécessaires que vous proposez, les amendements, je pense que le premier rejoint un peu ce qu'on a entendu de la ville de Laval. Donc, vous souhaiteriez que les cinq secteurs géographiques soient identifiés dans le projet de loi. Est-ce que c'est ce que je comprends?

M. Coderre (Denis) : En fait, c'est la ville de Laval qui suit la CMM, mais, tout à fait, on a dit qu'on voulait avoir une représentation équitable. Parce qu'on ne travaille pas en vase clos, nous autres, on travaille tous en équipe, là. Donc, toutes les municipalités, du même souffle, on a dit qu'on veut s'assurer qu'il y ait une équité dans la représentativité, effectivement.

Mme Ouellet : Lorsque vous parlez de l'exploitation des équipements métropolitains, qui doit être confiée au RTM, est-ce que vous pouvez m'expliquer un petit peu plus qu'est-ce que vous entendez, là, par l'exploitation des équipements métropolitains?

M. Coderre (Denis) : Je peux demander à Chantal de répondre aussi à ça.

Mme Deschamps (Chantal) : Oui. Bien, en fait, les équipements métropolitains, c'est non seulement le train — le train est réglé dans le projet de loi, là — mais, en fait, on parle des voies réservées, on parle des terminus, des stationnements. Alors, les équipements qui appartenaient à l'AMT en matière d'express, là, il faut que ça revienne à la CMM.

Mme Ouellet : Et, justement, concernant les conseils d'administration, l'AMT avait fait l'objet, là, de recommandations du Vérificateur général. L'AMT, qui gérait les trains, en gros, là... Il y avait des voies réservées aussi, mais le gros morceau, c'étaient les trains de banlieue, et le Vérificateur général demandait à ce qu'à son conseil d'administration il y ait deux tiers d'indépendants, et là je vois que votre demande va à l'encontre... Parce que maintenant que le train serait transféré dans le RTM, donc votre recommandation va à l'encontre de ce que le Vérificateur général a proposé pour l'AMT.

M. Coderre (Denis) : Les trains, avant, étaient à la STM, mais... Non, écoutez, c'est une école de pensée. L'AMT, on fait des changements parce qu'il y avait des problèmes au niveau de l'AMT. Mais ça ne veut pas dire qu'il y a des problèmes au niveau des CIT, et tout ça, là. Et on croit qu'à cause de la proximité... Puis je ne reprendrai pas tous mes arguments que j'ai dits au ministre, mais on pense qu'il doit y avoir une majorité de représentants à ce niveau-là, et ça se tient dans la mesure où vous avez, de toute façon, des règles de gouvernance, et puis de la transparence, et le fait qu'au niveau de l'autorité vous avez aussi, en termes de planification, des choses qui sont claires. Et, à ce niveau-là, vous avez déjà le deux tiers qui représente les experts et les indépendants. Moi, je pense qu'au contraire on est cohérents par rapport au Vérificateur général. L'AMT était juge et partie, hein? Il y avait des problèmes à l'AMT, il ne faudrait pas tout nous mettre ça sur le dos. M. Dyotte.

M. Dyotte (Normand) : Oui, effectivement, pour ajouter à M. Coderre, la refonte, ce qu'elle prévoit, évidemment, c'est... ART avec la planification et la gestion. Le réseau de transport lui-même, ce sont des opérations. Alors, il faut bien distinguer les deux. Si on regarde où sont, dans le fond, les gros investissements, c'est au niveau de l'ART que ça va se faire. Le contrôle, dans le fond, des investissements va se faire à ce niveau-là. Donc, le RTM, on parle, dans le fond, des opérations. Alors, c'est pour ça qu'au niveau de la gouvernance dans son ensemble, avec le plan de match qui est sur la table de faire un plan métropolitain, tout le monde s'entend là-dessus. Et ce plan métropolitain là, qui va être à une seule place, soit dit en passant — parce qu'avant il y avait une planification à l'AMT, maintenant il y avait la planification à la CMM, on s'en va vers une seule planification métropolitaine — c'est souhaité.

Et tout ça est en lien avec l'aménagement du territoire et aussi avec le PMAD, pour lequel les 82 municipalités, on s'est tous entendus et dans lequel déjà les axes structurants de transport collectif sont identifiés. Alors, dans le fond, les gros enjeux sont déjà sur la table, entendus par les 82 municipalités. Alors, ce qu'il reste, c'est plus, dans le fond, la planification locale dans nos territoires, dans le fond, dans nos municipalités, pour laquelle, dans le fond, les élus veulent avoir une représentativité. Parce que les gros éléments, les gros enjeux, je le répète, vont déjà avoir été décidés soit dans le PMAD ou soit par l'ART.

• (12 heures) •

M. Coderre (Denis) : D'autant plus qu'il va y avoir des contrats de performance entre l'autorité et le réseau. Alors, à ce moment-là, ça vient, à mon avis, satisfaire le Vérificateur général.

Mme Ouellet : Dans les exemples que vous avez mentionnés, Vancouver et Toronto, à ma connaissance, ils font aussi l'opération, là, de différents équipements, et je crois que leur conseil d'administration est composé très, très majoritairement d'indépendants. Est-ce le cas?

Mme Deschamps (Chantal) : Je peux-tu répondre?

M. Coderre (Denis) : Tu veux répondre, Chantal? Vas-y.

Mme Deschamps (Chantal) : Oui. En fait, il faut comprendre que, dans le modèle de Vancouver, là, on parle d'un conseil d'indépendants, là, qui s'appelle the Board of Directors. Ils sont exactement 11, donc il y a neuf indépendants puis il y a deux élus. Sauf qu'ils sont chapeautés et nommés par le conseil des maires, qui sont au nombre de 21. Et le plus bel exemple qu'on peut donner, c'est, en début d'année 2015, ce conseil indépendant avait voulu aller de l'avant avec des projets très coûteux, et le conseil des maires les a arrêtés en s'adressant à la population, qui ont rejeté l'augmentation de taxes liée à ces projets-là. Donc, la conclusion, n'eût été des élus, les citoyens et les usagers se seraient retrouvés avec une facture salée.

Mme Ouellet : Et c'est la même chose à Toronto, hein, c'est une majorité d'indépendants.

Mme Deschamps (Chantal) : En fait, à Toronto, c'est une structure qui est provinciale. Donc là, on a affaire à une société d'État.

Mme Ouellet : D'État. O.K. Au niveau du conseil d'administration du RTM, vous dites : Il doit être composé majoritairement d'élus de la CMM, mais vous avez ajouté que ça pourrait être quatre, couronne nord, quatre, couronne sud. Est-ce que, tout comme l'ART, vous souhaitez que les territoires soient identifiés pour s'assurer... Parce que, bon, vous dites que la CMM, il y a eu des changements, ça va bien maintenant, mais ça va, ça vient selon les temps. Donc, pour s'assurer une représentativité de l'ensemble des régions, donc que ce soit inscrit dans la loi... Étant donné que les neuf CIT sont abolis et que le RTM va principalement gérer les activités des CIT, et que la ville de Montréal, la ville de Longueuil et la ville de Laval ont leur propre réseau de transport, là, par la STM, le RTL et la STL, donc est-ce que vous pensez que ça serait judicieux d'inscrire dans la loi un certain nombre de sièges réservés pour, je dirais, les anciennes entités qui géraient les CIT pour s'assurer que leur voix soit entendue?

M. Coderre (Denis) : Moi, je pense qu'on a une façon de faire au niveau de la CMM, de toute façon, en termes de nomination. Le fait de parler qui va siéger là, le territoire... sur le plan géographique, à notre avis, nous satisfait.

Mme Ouellet : O.K. Donc, pour l'ART, vous voulez que les territoires soient désignés, mais pas pour le RTM?

M. Coderre (Denis) : Ils sont désignés parce qu'on va dire que, sur les huit, il y en a quatre qui vont venir de la couronne sud puis quatre de la couronne nord. C'est assez désigné, ça.

Mme Ouellet : O.K. Ça fait que vous souhaitez que ça soit...

M. Coderre (Denis) : Si vous voulez nommer quelqu'un vous-même, dire est-ce que tel va être là, la CMM va être capable de faire ce travail-là.

Mme Ouellet : Non, mais vous souhaitez que, dans la loi, ça soit dit : Quatre couronnes nord, quatre couronnes sud?

M. Coderre (Denis) : Regardez, si on est d'accord avec ça, moi, je n'ai pas de problème avec ça.

Mme Ouellet : O.K. Non, mais c'est juste avoir votre avis, là.

M. Coderre (Denis) : Non, non, c'est parce que je pensais que vous me parliez du processus de nomination.

Mme Ouellet : Non, non, non.

M. Coderre (Denis) : Mais moi, je vous le dis aujourd'hui, là, regardez, on est en direct, là, je veux dire, c'est le CIT pour la plupart, là, au niveau des opérations. Puis nous, on pourrait, de toute façon, nommer des indépendants qui viennent de Montréal, là, ça ne me dérange pas. De toute façon, vous avez l'autorité, puis il y a la CMM en plus. Mais on y tient beaucoup, à cette représentativité et à cette majorité de représentants. Et, justement, pour vous démontrer comment on a un souci du Grand Montréal — pas pire, hein, ça vient quand même de moi, aussi, là — alors, on dit : Bien, il y en aura quatre. Sur les huit, ça va être moitié-moitié, couronne nord, couronne sud. Alors, si vous voulez marquer couronne nord, couronne sud, je n'ai pas de problème.

Mme Ouellet : On a eu des recommandations hier comme quoi la CMM devait approuver, là, par exemple, les budgets et le cadre tarifaire de l'ARTM aux deux tiers. Est-ce que vous seriez en accord avec ça?

M. Coderre (Denis) : On l'a dit, de toute façon, c'est dans notre façon de faire, on n'a pas de problème avec le deux tiers.

Mme Ouellet : Parfait.

M. Coderre (Denis) : On travaille déjà comme ça.

Mme Ouellet : Oui, oui. Non, mais...

M. Coderre (Denis) : On est habitués aux deux tiers, ça fonctionne toujours.

Mme Ouellet : Parce que, vous savez, les lois, en principe, on les écrit pour longtemps, donc, et ça devrait passer à travers les modes. On a eu cette proposition-là hier aussi, mais j'aimerais ça, vous entendre sur la compétence du réseau artériel métropolitain, en même temps peut-être nous le définir un peu. J'ai une bonne idée, mais je ne suis pas sûr que j'ai... la définition complète doit être maintenue à la CMM selon les dispositions actuelles de la loi.

M. Coderre (Denis) : Bien, ça existait déjà. La définition du réseau artériel métropolitain, elle était déjà sous la RCMN. Peut-être qu'il y a des gens qui ont voulu profiter d'une loi pour dire : Bon, bien, si on le rapatriait, hein? Des fois, on connaît ça, comment ça marche dans les ministères. Mais là on se dit : On va garder ce qu'on a, on aime ça, les acquis. C'est tout simplement ça au niveau des artères, comment on le définit. Je regarde avec un certain sourire le sous-ministre, c'est amical. C'est amical.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Coderre, Mme Deschamps, M. Schnobb et M. Dyotte, bonjour. Alors, d'abord, je voudrais vous mentionner qu'on apprécie beaucoup le mémoire que vous avez déposé. On en a pris connaissance un peu plus tôt, et puis il y a beaucoup de jus pour... qui va dans le sens où... favorable aux positions de la CAQ. Alors, il y a quelques-uns, donc, des items que vous mentionnez, donc, sur lesquels on va pouvoir se baser pour proposer des modifications, des amendements au projet de loi.

En particulier, je viens à l'article 2.3, là, quand on parle du conseil d'administration du RTM, qui est composé majoritairement d'élus de la CMM, alors, évidemment que nous sommes bien en faveur avec ça, puis ça va faire, effectivement, partie de nos principales demandes, là, de modification au projet de loi.

Alors, maintenant, je veux aller au niveau des problématiques potentielles dont on me fait part autant de la couronne nord que de la couronne sud. On m'indique... bien, on le constate d'ailleurs qu'au niveau de la CITL, dans mon cas, elle est gouvernée, elle fonctionne avec beaucoup d'efficacité, puis le service aux usagers est bien... est très bien rendu, je dirais même. Alors, il y a donc de l'inquiétude, au niveau de leur capacité, dans une structure comme celle-ci, de pouvoir répondre avec efficacité et avec célérité, rapidité aux besoins de modification, là, du réseau de façon ponctuelle, temporaire ou autre par une structure où il y a un petit peu d'éloignement. Alors, j'aimerais que vous me parliez un peu de votre perception de cette situation-là.

M. Coderre (Denis) : Ce qu'on fait à bon escient aujourd'hui, c'est un changement de structure, mais c'est un changement de culture. Et c'est là qu'on se dit : Ce n'est pas juste dans les territoires... on doit avoir une vision d'ensemble du Grand Montréal.

Et une des raisons, justement, pourquoi je vous parle d'une majorité de représentants élus, bien, ça vient, d'une certaine façon, avec des mesures de transparence, régler ce problème-là. Il va y avoir une proximité, de toute façon, où les élus vont siéger au conseil d'administration. Il y a aussi des directions territoriales qui pourraient aussi permettre de régler beaucoup de choses, mais... Et, par l'autorité, bien évidemment, en termes de planification, on peut s'assurer d'avoir cet équilibre puis d'aider les gens à embarquer davantage. C'est sûr que vous allez avoir... Il y a la nature humaine, hein? Il y a du monde qui disent : Moi, ça marche, je veux avoir mes affaires, c'est à moi, je les garde. Bien, on est rendus ailleurs. Si on veut parler vraiment de transport collectif, le collectif prend tout son sens, il faut parler du Grand Montréal, et c'est pour ça qu'on appuie le projet de loi n° 76.

Maintenant, le diable est dans les détails. Alors, dans l'application, on pense qu'en ayant, justement, cette majorité — puis là on parle de un de majorité, là — d'élus... Puis ce n'est pas les 82 qui sont là, mais ils sont représentés par les couronnes nord et les couronnes sud. Bien, c'est ça, leur rôle — parce qu'ils le font déjà aux CIT — de s'assurer de... en termes d'opérations au niveau du service. Et puis il y a des contrats de performance, de toute façon, entre l'autorité et puis les réseaux, et puis tout le monde va pouvoir, à ce moment-là, s'assurer que l'utilisateur... Parce que c'est ça qui compte, c'est le client avant tout, c'est l'utilisateur avant tout. Normand, tu voulais répondre?

• (12 h 10) •

M. Dyotte (Normand) : Oui. Juste pour rajouter, au niveau de la fréquence des rencontres, des assemblées du conseil d'administration, là, ça a été évoqué un peu plus tôt, je pense que c'est important d'y aller avec une fréquence

beaucoup plus importante. Actuellement, les CIT siègent à tous les mois avec des élus, soit des maires ou soit des conseillers qui participent parce qu'on est près de la population. Le transport collectif, comme on le mentionnait hier, pour les municipalités, c'est un élément très important. Évidemment, on est très près, dans le fond, de nos citoyens, de nos citoyennes, et, quand il y a des plaintes sur le transport collectif, ça vient bien souvent sur le bureau du maire ou de la mairesse. Alors, on veut garder cette proximité-là, c'est important, et, dans ce sens-là, de garder le contact avec nos usagers avec des fréquences importantes de séances publiques — mensuellement, à titre d'exemple — avec nos usagers, c'est fort important.

M. Surprenant : Le maire de Laval est venu hier nous présenter le mémoire de la ville de Laval et il se questionne lui-même au niveau de la responsabilité de la planification fine du réseau. Alors, il veut s'assurer que la ville de Laval, entre autres, puis avec, évidemment, la couronne nord, couronne sud, même chose, que ça soit... il aimerait que ça soit inscrit au niveau de la loi, cette possibilité-là de planification fine du réseau. Est-ce que vous pensez que ça devrait être inscrit dans la loi?

M. Coderre (Denis) : La planification fine, là, je ne comprends pas... Parce que, là, il ne faut pas mélanger, là. Des fois, j'ai l'impression qu'on mélange autorité et réseau, là. Tout ce qu'on parle en termes même de planification fine, ça se fait au niveau de l'autorité, là. Donc, l'ARTM va régler toutes ces affaires-là. C'est le but d'avoir deux entités, une autorité qui planifie le tarif, et tout ça, et vous avez l'opération qui va se faire au niveau du réseau. Ça fait qu'en autant que moi, je suis concerné, on a répondu à ça par l'autorité.

M. Surprenant : Au niveau des innovations, il nous mentionnait hier, au niveau des aînés, il y a une gratuité. Au niveau de journées smog, il peut offrir la gratuité, donc il peut faire des choses qui sont innovantes et ponctuelles. Est-ce que vous pensez que, dans une structure plus grosse comme celle-ci, il y aurait une façon de permettre qu'individuellement des municipalités puissent adopter des programmes spécifiques ou, si quelqu'un le fait, tout le monde devra le faire? Comment vous voyez ça, cet ajustement-là?

M. Coderre (Denis) : Bien, ça ne marchera pas municipalité par municipalité. Mais je pense qu'il faut faire une distinction entre l'harmonisation de la tarification et de prendre en considération une certaine flexibilité qui pourrait être déterminée par le comité de transition, comment ça fonctionne en termes d'application au niveau des réseaux pour prendre pour acquis qu'il y a peut-être des choses qui fonctionnent et puis que, dans certains cas, on pourrait le faire. Quand on peut réfléchir, par exemple, je ne sais pas, moi, à une tarification sociale, bien, il y a des choses qui vont se faire au niveau des autorités, puis on pourrait en discuter. La question économique, on a parlé d'Osheaga, puis il y a des festivals, et puis, si on veut faire un projet pilote, mais ça, ça va se discuter par rapport à l'autorité et par rapport au réseau, là. Et c'est pour ça que je vous dis qu'en ayant cet équilibre au niveau du réseau par rapport à l'autorité, qui définit tout, je pense qu'à ce moment-là on pourra répondre à certaines de ces appréhensions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, Mme Deschamps, M. Coderre, M. Dyotte, M. Schnobb, merci.

M. Coderre (Denis) : Ça passe trop vite.

Le Président (M. Reid) : Ça passe trop vite. Merci pour votre contribution à nos travaux. Je suspends la séance pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 13)

(Reprise à 12 h 16)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue maintenant à notre nouveau groupe d'invités, il s'agit de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demanderais de commencer, pour les fins de l'enregistrement, par vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent. À vous la parole.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Alors, bonjour. Je suis Michel Leblanc, le président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Je suis accompagné, à ma droite, de Mme Céline Huot, qui est directrice, Stratégie et communications à la chambre, et de Michelle Llamias Meunier, qui est directrice, Affaires corporatives et relations avec la communauté. Et, à ma gauche, je suis accompagné de Philippe Noël, qui est analyste, Stratégies et politiques, à la chambre de commerce. Donc, vous avez le brain-trust de la chambre sur ce dossier.

La chambre de commerce, pour ceux qui l'ignoraient, est le principal organisme au Québec de représentation de la communauté d'affaires. Ça fait 193 ans que cette chambre existe. Elle représente 7 000 membres, dont 3 000 entreprises, et elle couvre l'ensemble du territoire métropolitain.

D'entrée de jeu, je vais simplement, à l'exemple des gens précédents, positionner la réaction de la chambre face au projet de loi. D'abord, nous saluons et appuyons ce projet de loi n° 76, qui, à notre avis, va renforcer l'environnement

d'affaires de la région métropolitaine. Donc, c'est au-delà d'un projet de gouvernance et de gestion du dispositif de transport. À notre avis, c'est un projet de loi qui a une incidence économique importante. Nous pensons que le projet de loi va permettre d'accélérer la réalisation des infrastructures de transport en commun.

Incidentement, nous pensons aussi qu'il va réduire à terme un certain cynisme dans la population par rapport à ces projets d'infrastructure, et notamment, en tout cas, dans la communauté d'affaires. Nous pensons que ça va simplifier l'utilisation, par les résidents de la grande région de Montréal, du transport en commun, donc augmenter l'achalandage du transport en commun et réduire, par conséquent, la congestion avec toutes sortes d'incidences positives sur l'économie. Et nous sommes, dans l'ensemble, aussi satisfaits parce que — on va se faire un clin d'oeil à nous-mêmes — nous pensons que ce projet de loi répond, dans une grande partie, à des suggestions qui avaient été faites dans un rapport qui s'est appelé le rapport Côté-Séguin, qui avait été développé par la chambre et pour l'ensemble de la communauté.

Mise en contexte rapide. La communauté d'affaires est très préoccupée de la question du transport et du transport en commun dans la région de Montréal. Ça fait plusieurs années qu'on le dit. Lorsqu'on pose la question aux gens de la communauté d'affaires : Qu'est-ce qui pourrait vous amener à investir davantage, à créer davantage d'emplois?, la réaction à court terme, depuis plusieurs années, a été l'enjeu des infrastructures et des infrastructures de transport. Quand on les sonde plus profondément, à long terme, c'est l'enjeu de ressources humaines, des talents et du personnel qualifié, mais, à court terme, c'est la frustration face à un réseau de transport, mais aussi des infrastructures qui sont jugées pas adaptées, pas modernes et qui n'ont pas évolué comme ils auraient voulu.

Ça fait plusieurs années qu'on travaille sur ce dossier-là. J'ai parlé du rapport Côté-Séguin, on a produit une étude sur les impacts économiques du transport en commun, une étude sur le financement du tramway, une étude et un mémoire sur le projet de loi n° 38, la loi n° 38 concernant la Caisse de dépôt et ses investissements dans le transport en commun, et on tient, depuis maintenant huit ans, un forum stratégique annuel sur les grands projets de transport.

Dans le cas du projet de loi lui-même, d'abord, au niveau de la décision de scinder ou de créer deux entités distinctes ou deux groupes d'entités distinctes avec une autorité chargée de la planification et de l'encadrement des grands projets, on pense que c'est extrêmement positif. Ça fait longtemps qu'on le réclamait. On pense que ce qui est proposé correspond tout à fait à ce dont on a besoin. Avec un système de gouvernance qui s'appuie sur un conseil d'administration formé d'experts, on pense que le lien qui est proposé, où il y aurait des contrats de performance entre cette autorité et les organismes d'exploitation, est tout à fait approprié. On pense qu'à travers ces contrats de performance il doit y avoir des critères, évidemment, sur l'efficacité, l'expertise en place dans les sociétés, la transparence et la livraison au bénéfice de l'utilisateur.

• (12 h 20) •

C'est clair dans notre esprit que cette planification-là et cette nouvelle façon de faire sera jugée à sa capacité d'éviter ce qui s'est passé, par exemple, sur la voie réservée sur Pie-IX. Du point de vue de la communauté d'affaires, Pie-IX est devenu le CHUM. Pie-IX est devenu l'exemple qu'on me donne spontanément pour démontrer que le système ne fonctionne pas. Et, au-delà de ça, bien, on a eu le Train de l'Est, qui a été aussi mis de l'avant dans la communauté d'affaires comme étant un exemple de système qui ne fonctionne pas.

L'enjeu derrière le fait que la communauté d'affaires devient cynique, c'est ce que ça amène éventuellement, c'est un certain doute sur la réalisation des projets. Et, quand il y a un doute sur la réalisation des projets du point de vue de la communauté d'affaires, ça veut dire des investissements qui auraient peut-être été au rendez-vous pour profiter de ces nouvelles liaisons de transport en commun qui sont retardés, qui n'arrivent peut-être pas parce que l'argent, finalement, va être utilisé ailleurs, et donc il y a du développement économique qui se fait moins rapidement ou moins bien parce qu'il y a du cynisme sur la réalisation probable de ce qui était annoncé. J'en veux pour preuve les multiples annonces sur le prolongement de métro, les bureaux de projets qu'on a mis en place et le fait que, présentement, il n'y a personne dans la communauté d'affaires qui sait s'il y a du sérieux quant à des échéanciers sur des prolongements de métro dans la région de Montréal.

Pour ce qui est de l'exploitation et, donc, du regroupement dans un réseau de transport métropolitain des CIT, c'était une demande de simplification qui émanait de ce qu'on a fait antérieurement. Je vous dirais qu'il y a beaucoup de gens dans la communauté d'affaires qui pensent qu'une agence, pour l'ensemble du territoire, qui livrerait les services serait peut-être efficace. On n'est pas allés dans cette voie-là, je n'ai pas reçu de demande d'arriver en disant qu'on devrait faire ça. Peut-être que politiquement ce serait difficile. On a vu tantôt, juste avant moi, la préoccupation de la représentation au sein de ce réseau de transport métropolitain.

Il y a beaucoup de gens dans la communauté d'affaires qui disent : Est-ce que ce ne serait pas plus simple si on est en train d'établir une liaison d'autobus partant de l'est de l'île de Laval pour se rendre à l'Université de Montréal parce qu'il y aurait des étudiants qui voudraient l'emprunter? Est-ce que, dans la nouvelle structure, où on garde la STL, où on a la STM, est-ce que, compte tenu des couronnes, est-ce qu'on aura cette efficacité dans la livraison et l'exploitation des lignes de transport en commun? Les nouvelles entités d'exploitation vont devoir se parler, vont devoir améliorer la fluidité et la rapidité avec laquelle elles répondent aux besoins. Et c'est là où je reviens sur les contrats de performance, la clé du succès dans la relation entre la planification, les équipements et, éventuellement, la livraison de services va être assurée par ces contrats de performance.

Donc, il faut s'assurer que le texte de loi va faire en sorte que la performance elle-même pourra être analysée à partir de compétences à l'autorité et éventuellement qu'il y aura des conséquences s'il y a un manque de performance. Et ça, ce n'est pas si clair. Est-ce qu'il y aura des bonus si la performance est au rendez-vous? Est-ce qu'il y aura des malus si la performance n'est pas au rendez-vous outre la pression politique et publique si, évidemment, les rapports de l'autorité démontrent que des exploitants ne livrent pas comme ils le devraient?

Finalement, un dernier point, le projet de loi parle peu ou pas de l'enjeu du financement, et c'est, à notre avis, extrêmement prioritaire dans tout ce débat. La planification qui a été faite, historiquement, a souvent bloqué au niveau de

la réalisation parce que le financement posait problème. Et donc, dans ce contexte où on veut réformer la gouvernance, avoir une agence de planification efficace et avoir des exploitants efficaces, le véritable enjeu va être celui du financement, et la chambre — et, dans le mémoire, vous trouverez des positions — a pris position sur les questions de financement, et je vous dirais, c'est assez assez audacieux parce que le milieu des affaires lance un signal qu'on est prêt, entre guillemets, à payer davantage de taxes ou à ce que des taxes qui sont payées soient davantage dédiées au transport en commun. Ça a surpris historiquement des gens que le milieu des affaires tienne ce discours et tienne cette position. C'est clair dans notre esprit, il n'y a aucun doute dans le milieu des affaires, un déploiement de système efficace de transport en commun dans la région de Montréal va améliorer la performance économique de la région en entier, va améliorer le climat d'affaires pour les investissements et la création d'emplois.

Je pourrai répondre peut-être dans le détail si vous avez des questions plus précises sur le mémoire ou sur les positions de la communauté d'affaires. Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Nous allons passer maintenant à la période d'échange. Nous commençons par le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Bien, dans un premier temps, merci à tous d'être ici aujourd'hui. Merci de nous avoir transmis également votre mémoire et, ce matin, votre vision, sur ce projet de loi. Je comprends que vous l'accueillez de façon favorable à bien des égards.

Bon, je suis un peu triste de votre pessimisme sur, évidemment, le doute des citoyens et le cynisme, qui est exact pour les citoyens, mais pas dans votre cas parce que vous savez exactement non seulement ce qu'on veut faire, mais ce qu'on peut dire aujourd'hui qu'on est après faire. Alors, si jamais quelqu'un se disait : On voudrait faire un nouveau pont Champlain, il pourrait aller en bordure et voir faire le nouveau pont Champlain. Si des gens disaient — et c'est déjà arrivé, évidemment, il y a quelques années : Nous aimerions un SLR, mais on n'a pas de financement, pas d'entente, pas de façon de la réaliser... Et là, aujourd'hui, on a une entente légale avec la Caisse de dépôt, qui va nous déposer des propositions, c'est après se faire. Le pont Champlain aura en site propre, en son centre, un espace pour un train électrique qui va partir de la Rive-Sud au centre-ville, du centre-ville vers Dorval, de Dorval vers le West Island.

On pourrait, évidemment, critiquer abondamment les chemins tortueux du train de la ligne Mascouche, mais qui roule aujourd'hui. Alors, je veux vous dire aussi, Pie-IX, ça, je suis avec vous parce que je m'en sers comme exemple d'une mauvaise gouvernance. Je m'en sers comme exemple, effectivement, du modèle à ne pas suivre dans sa réalisation et dans sa façon de fonctionner. Quand je suis arrivé en poste, on m'a même demandé parce que... Évidemment, ça faisait longtemps, et peut-être aurait-il fallu aller plus rapidement pour commencer les travaux, et, dans quelques années, Montréal obligée de briser l'asphalte, le terrain pour changer des infrastructures vieillissantes... Alors là, quand on parle de cohésion, vous avez raison.

Maintenant, je pense que l'annonce... Bien, tiens, si on se disait : Pourquoi qu'on ne fait pas un nouveau Turcot? Bien, je pourrais vous emmener faire une visite, et, pour 3,6 milliards, Turcot est en construction. Il y en a 10 % de réalisé. On aura des voies réservées, on aura des voies de piste cyclable, on aura des voies pour du transport actif. Je veux, au moins, vous remonter le moral sur la réalisation des projets en transport collectif, en transport actif dans la grande région métropolitaine.

Maintenant, Montréal n'est pas que le coeur, on parle ici de l'ensemble. Et vous avez émis certains commentaires ou inquiétudes sur le financement, j'aimerais quand même vous en nommer quelques-uns. On prévoit dans le projet de loi un cadre financier plus souple pour la région métropolitaine de Montréal. Je réitère encore une fois que le taux de réalisation, ce qui est aberrant, pour, évidemment, des infrastructures en transport collectif, est de 60 %. 40 % par année n'est pas utilisé, n'a pas été utilisé. Et vous comprenez bien que l'argent ne sort pas des coffres de l'État, il va ailleurs, là.

Il y avait de bonnes et mauvaises raisons pour lesquelles ceci... J'ai reproché constructivement à des organisations d'avoir un taux de réalisation trop bas. Nous en étions responsables pour une partie, avec aucune souplesse pour permettre une difficulté lors d'un projet, de déplacer l'argent dans un autre projet à débiter ou à finir. Et ça, ça ne le permettait pas. Nous avons livré la marchandise dans ce projet de loi là pour donner... Alors, déjà, on pourrait penser qu'on aurait 40 %. Si on avait 100 %, 95 %, 98 %, comme un peu dans le routier, le taux de réalisation, voici, là, une excellente nouvelle.

Dans un deuxième temps — et ça, c'est plus complexe, mais je vais y passer rapidement, je vais laisser les experts pouvoir l'expliquer davantage — les dispositions qui vont faciliter la captation de la plus-value particulière qui découlera de l'annonce. Il y a également la réforme de la gouvernance qui prévoit une nouvelle formule de contribution municipale au métro, aux trains de banlieue, aux express métropolitains. De plus, le projet de loi n° 74, la mise à jour économique de mon collègue Carlos en décembre dernier, va amener 38 millions de dollars additionnels. Et ça, c'est perçu sur l'ensemble des grandes cylindrées à travers le Québec directement pour le transport collectif. Et le pouvoir également de la CMM au niveau de la taxation sur l'immatriculation, un pouvoir de pouvoir le faire, en fait la capacité de le faire dans une loi, et qui emmènerait 45 millions additionnels. Ce n'est pas tout ce qu'on voudrait, mais c'est beaucoup plus, minimalement, que ce qu'on avait.

• (12 h 30) •

Et l'autre chose, moi, je pense que, la gouvernance aussi, il y a une période de transition, elle est normale. Elle peut être insécure pour certaines personnes, mais qui devrait permettre d'avoir davantage avec l'argent qu'on a déjà, avec une meilleure gouvernance et une vision globale.

Pour le prolongement du métro, vous avez raison parce que, si quelqu'un n'avait suivi que l'annonce de prolongement de la ligne bleue, alors il se dirait : Bon, quand, quand, quand? Alors, je vais vous dire qu'en décembre je vais recevoir les résultats des dossiers d'opportunité avec les coûts reliés à ça. La bonne nouvelle qu'on a aussi, également — et on l'avait quand même avec le précédent gouvernement — une implication davantage sur le financement du transport

collectif. Et il y avait un programme qui semblait tout à fait teinté pour notre ligne bleue, mais je n'ai pas de doute, avec le changement de gouvernement également, que les propos qui ont été tenus dans l'investissement du transport collectif seront présents et seront là pour nous permettre de pouvoir le faire.

Également, nous avons obtenu — et on devra obtenir encore aussi vers la fin décembre — la finalité de l'étude du prolongement de la 19 dépendamment du modèle, donc, de boulevard urbain ou d'autoroute, mais qui nécessite toujours, évidemment, l'obligation d'y prévoir du transport collectif. Dans la région de Québec, le SRB Lévis-Québec.

Donc, je veux vous rassurer sur une réalité de rêve avec les yeux ouverts, d'une réalité de réalisation. Si on disait : Ça serait le fun, revoir Bonaventure, bien, vous pouvez y aller, là. On le voit dans le pire de sa vie, c'est-à-dire sa destruction. Et je pense que les années qui viennent vont donner du rafraîchissement et un lustre à Montréal. Et la seule solution du désengorgement pour la grande région métropolitaine, c'est le transport collectif, l'utilisation de voies réservées, l'électrification des transports dans laquelle, vous le savez, nous sommes présents parce que nous avons annoncé notre plateforme. Donc, je pense que je veux vous rassurer sur le volet financier, nous allons faire mieux, nous allons avoir davantage. Les projets sont en marche, en place. Si je vous disais — et là je sais que je vais vous faire sourire — que nous avons terminé les dernières ententes — ça n'a pas été facile — pour l'échangeur Dorval, c'est fini, on n'a plus besoin de discuter avec personne pour le terminer...

Alors, ce que je veux vous dire, c'est qu'il est exact... Et je comprends parfois l'inquiétude, le doute des citoyens, mais je pense que nous sommes après combattre ceci, et ce projet de loi là va nous aider à aller de l'avant davantage. Et, quand les gens, au fur et à mesure, vont réaliser la qualité des infrastructures, la facilité pour laquelle les gens pourront se déplacer d'un endroit à un autre, je pense qu'on aura accompli ce qu'on veut avec cette gouvernance.

Je ne sais pas si vous aviez, de votre côté, autre les points que j'ai soulignés sur le financement, des suggestions. Parce que vous avez dit que les hommes d'affaires, la communauté d'affaires avaient des ouvertures, bon, j'ai eu une proposition, il n'y a pas longtemps, d'un universitaire pour faire 19 postes de péage, que je n'ai pas retenue, mais, si vous avez un autre type de suggestion, je serais ouvert.

M. Leblanc (Michel) : Je vais répondre à votre question. Mais, si je peux réagir brièvement, j'ai, d'entrée de jeu, dit, M. le ministre — et je vous rends hommage là-dessus — je pense que le projet de loi n° 76 et ce qu'il veut accomplir, là, va éliminer le cynisme. Alors, moi, je suis d'accord avec vous, je pense qu'il y a... Puis je vais rendre hommage à l'opposition, qui a été au gouvernement pendant 18 mois, et au précédent gouvernement libéral. Ça fait sept ans que je suis en poste, moi, j'ai vu une évolution marquée dans la bonne direction à Québec des décisions concernant le transport en commun, la prise de conscience, la volonté de changer les choses et, dans ce projet de loi là, la réalité qu'on change les choses. Alors, moi, je pense qu'effectivement vous avez raison, le cynisme qui est en place, il existe, malheureusement, mais je pense qu'il va diminuer.

Concernant des points importants, une partie, je dirais, des perceptions négatives du système en place, c'est son côté un peu kafkaïen, notamment du point de vue de l'utilisateur. Et donc il y a des choses qui ont été dites, et tantôt j'entendais : Est-ce qu'on pourra garder à Laval une stratégie de tarification sur les aînés? Il va falloir mettre de l'ordre. Il y a quelqu'un qui me disait : Il y a à peu près 14 types de vieux... puis ce n'était pas le bon terme, 14 types de personnes âgées dans la région métropolitaine. Mais c'est la personne qui me le disait, je l'ai citée. Et, dans le fond, ce qu'il voulait dire, c'est que, dépendamment d'où tu es, dépendamment d'où tu t'en vas, dépendamment de l'heure du jour, tu es traité différemment dans le système, et ça va prendre un peu plus de simplification pour que l'utilisateur, qu'il soit étudiant, qu'il soit travailleur, qu'il soit un acheteur quotidien, qu'il sache et qu'il puisse prévoir quelles seront ces conditions dans le territoire. Alors, de ce point de vue là, je dirais, il y a une logique de simplification du point de vue de l'utilisateur.

Et, du point de vue du milieu des affaires, c'est que, de plus en plus, des fois, ils offrent à leurs travailleurs des cartes Opus, ils offrent à leurs travailleurs des conditions qui vont faire en sorte qu'ils n'utiliseront pas leur voiture, et la simplification du système va avoir une incidence sur la capacité du milieu des affaires de prévoir ces politiques d'incitation à l'usage du transport en commun. Donc, on est vraiment dans une dynamique où, en simplifiant les conditions d'exploitation, on augmente la pression pour que le milieu des affaires offre des conditions optimales pour les navetteurs.

Je reviens sur votre question... Ah! un autre point aussi stratégiquement très important du point de vue de la communauté des affaires, c'est qu'on se prépare intelligemment à la mise en oeuvre du fonds fédéral pour le transport en commun. Et, dans les discussions que j'ai eues, il y a d'abord qu'on soit prêts et, donc, que ça couvre l'ensemble du gouvernement ici pour qu'on saisisse notre part maximale de ce fonds-là, mais qu'on diminue la pression sur le milieu municipal quant au cofinancement requis pour avoir accès à ces fonds-là. Et ça, ça passe par Québec. Si on ne le fait pas, les villes riches du reste du Canada qui peuvent assumer facilement le un tiers vont être plus promptes à aller chercher leur part que des villes comme Montréal. Donc là, il y a ici un défi, comment on va faire en sorte que le fonds fédéral soit utilisé au maximum par le Québec.

Maintenant, vous m'avez parlé des suggestions. Je l'ai dit publiquement récemment, la communauté des affaires est très inquiète de la perspective de mettre une ceinture de péage autour de Montréal sur les ponts, ne considère pas que, parce qu'on est une île, les ponts deviennent un point stratégique pour percevoir du financement, pour financer le transport ou le transport en commun. La communauté d'affaires estime que, si ça prend des ressources supplémentaires — et nous l'avons dit — le meilleur outil présentement à notre disposition, c'est la taxe sur le carburant ainsi que l'élargissement des frais d'immatriculation à l'ensemble du territoire de la CMM.

En même temps, on est bien conscients qu'on s'en va vers un modèle où on va utiliser moins d'essence, moins d'énergies fossiles, et donc de basculer vers la taxe kilométrique le plus rapidement possible. Il commence à y avoir des projets pilotes concluants à travers le monde, il commence à y avoir cette technologie. Donc, une déclaration qu'on migrera dans telle année vers une taxe kilométrique qui permettrait à tout le monde de s'y préparer, qui pourrait avoir un

tarif de base, et, si les gens ont les transpondeurs qui permettent... bien, à ce moment-là, ça permettra de calibrer. Bref, une annonce le plus rapidement possible, à plusieurs années, qui permettrait de dire : La taxe kilométrique serait le bon outil serait bienvenue. Il faudrait voir comment on la calibre en fonction des camions, en fonction de tout le dispositif d'activité économique, mais, à notre avis, si j'avais une suggestion à faire, ce serait de se préparer pour pouvoir l'annoncer d'avance et pouvoir faire en sorte que le système voie venir la taxe kilométrique, qui va probablement être le meilleur mécanisme pour financer, sur le principe d'utilisateur-payeur, le transport et le transport en commun.

M. Poëti : Merci. Est-ce qu'il nous reste du temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, il reste encore quatre bonnes minutes si...

M. Poëti : ...quelqu'un de mes collègues?

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. On a eu devant nous des groupes qui suggéraient qu'on ait une représentation des usagers sur les conseils d'administration. C'est quoi, votre opinion là-dessus?

M. Leblanc (Michel) : Mon premier réflexe a été de dire qu'ils s'y sont mal pris, ils auraient simplement dû dire que, parmi les experts, il devrait y avoir un expert du point de vue des usagers. Donc, moi, je crois beaucoup dans la présence d'experts. Et je pense que les experts ne doivent pas être juste des ingénieurs, je pense qu'il doit y avoir des experts qui touchent, du point de vue des usagers, les comportements, les besoins, les réalités de l'utilisateur. Et ça s'appelle des experts, mais du point de vue des usagers. Et je n'ai pas l'impression qu'on devrait instituer tout le temps que des groupes correspondent aux voix des usagers, mais j'ai l'impression qu'on devrait avoir une attention très particulière sur la présence de gens qui sont des experts dans les usagers. Et, dans les usagers, comme je le disais tantôt, des gens qui seraient très conscients de ce que ça implique pour le milieu des affaires que telle ou telle décision. Comme je le dis, à mon avis, il y a énormément de possibilités d'augmenter l'achalandage en embarquant le milieu des affaires dans une stratégie intégrée pour faciliter et favoriser l'utilisation du transport en commun.

Mme de Santis : Est-ce que les sessions des conseils d'administration devraient être publiques ou non publiques?
• (12 h 40) •

M. Leblanc (Michel) : La bonne réponse bien acceptable, c'est que, bien sûr, ça devrait être public. La vraie réponse, c'est que probablement que, si on rend ça public, il y a beaucoup de discussions qui vont avoir lieu à l'extérieur des conseils d'administration, comme ça se fait souvent, pour que, lorsqu'on aura le conseil d'administration face à tout le monde, on tienne des propos qui sont toujours acceptables et qu'on y minimise les sources de conflit. Moi, je pense que c'est le geste à poser, de le rendre public, mais il y aura probablement lieu, à certains moments, d'avoir des discussions d'arbitrage sur des possibilités en dehors des yeux publics, tout simplement parce qu'à ce moment-là souvent on n'a pas toute l'information et on n'est pas capable de répondre à toutes les questions.

Mais, d'un point de vue des conseils d'administration publics, comme les conseils de ville sont rendus publics, mais... Si je ne m'abuse, il y a des réunions de comité exécutif qui ne sont pas publiques en amont des conseils de ville, et c'est cette dynamique, souvent, où il doit y avoir des discussions préalables aux grandes discussions publiques. C'est mon avis. Les conseils d'administration des entreprises ne sont pas publics pour des bonnes raisons. Là, il s'agit d'argent public, il s'agit de décisions qui touchent le public, il doit y avoir un lieu où le public peut voir l'état des discussions, peut peut-être même s'insérer dans ces discussions-là. Mais il doit y avoir des moments où ces discussions-là, au préalable, peuvent être faites derrière... En fait, «derrière», ce n'est pas nécessairement des portes closes, mais dans des lieux où on peut admettre qu'on n'a pas toute l'information, et on n'est pas exposé, à ce moment-là, publiquement au fait qu'on n'a pas toute l'information.

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute.

Mme de Santis : Une minute. O.K. Moi aussi, je voulais parler de financement. Et vous avez dit que vous avez pris une position là-dessus, vous avez décrit un projet que vous suggérez, qui est la taxe kilométrique. Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Leblanc (Michel) : Nous avons pris précédemment position pour équilibrer le Fonds des réseaux de transport terrestre en augmentant la proportion qui va au transport en commun à 30 %, ce qui est plus élevé que ce qu'il est présentement, si je ne m'abuse. On avait suggéré que les deux tiers des revenus du Fonds vert qui proviennent du marché du carbone servent au développement du transport collectif au Québec. Et, je l'ai dit tout à l'heure, on était en faveur d'augmenter l'application de la surcharge sur les droits d'immatriculation à l'ensemble du territoire de la CMM.

Compte tenu de ce que le ministre a dit tout à l'heure, où il y a déjà eu des décisions pour augmenter les sommes disponibles dans le transport en commun, nous, on pense que ça, accompagné du fonds fédéral pour le transport en commun, va donner suffisamment d'argent au système pour pouvoir réinvestir dans les prochaines années.

Mme de Santis : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue à l'Assemblée nationale, M. Leblanc et vos collègues de la chambre de commerce. Je peux vous dire qu'on partage votre déception sur certains projets que vous avez énumérés dans le mémoire, mais je suis contente d'entendre le ministre, aujourd'hui, être d'accord avec la prolongation de la ligne bleue du métro de Montréal parce qu'il y a quelques mois il pensait à des trams-trains, à des monorails, à toutes sortes de solutions. Je pense que l'AMT, à ce moment-là, a fait une petite analyse, et, finalement, il est revenu, là, au métro de la ligne bleue de Montréal, et nous en sommes bien contents.

Et moi, j'ai bien hâte aussi de la ligne jaune sur la Rive-Sud de Montréal. Avec tout ce qui s'est passé, je pense que, même si on avait pu accélérer un petit peu... Parce qu'avec le pont Champlain, avec les réparations du pont-tunnel, c'est clair qu'il va y avoir des gros problèmes d'embouteillage, là, particulièrement entre la Rive-Sud et Montréal, et ça a un impact direct sur, effectivement, les travailleurs et les entreprises et même sur, dans certains cas, de la délocalisation d'entreprises de l'île de Montréal vers l'extérieur de l'île de Montréal pour éviter les points de congestion.

Donc, je pense qu'effectivement, là, il faudra s'assurer, dans ce projet de loi là, qu'il y aura une meilleure efficacité et une meilleure rigueur parce qu'on ne peut pas se permettre les dérapages importants du Train de l'Est. Parce qu'on a vu, là, il y a même des enquêtes qui sont reliées à ce train-là. Donc, il faudra s'assurer qu'on ait tous les leviers pour que ce genre de dérapage là ne puisse pas se reproduire — qui sont très néfastes, hein, au niveau du coût, de l'image, de la confiance des gens — et de s'assurer aussi que l'ensemble des enveloppes pourront être utilisées parce qu'effectivement un 40 % non utilisé, c'est problématique.

Mais, des fois, il y a des conditions qui sont liées, qui font en sorte que l'argent ne peut pas être utilisé, et je suis contente de vous entendre sur le fonds fédéral des transports en commun parce que... Puis j'aimerais vous entendre un peu plus parce que, dans le passé... Puis je ne me rappelle plus, là, on cherchait un petit peu les noms des fonds, là, mais je sais qu'il y a des fonds de projets spéciaux au niveau des infrastructures qui ont été disponibles au gouvernement canadien, et en particulier Toronto, pour son métro, a utilisé une grande partie de ces fonds-là, et le Québec n'a pas utilisé sa part, sa juste part, de ce fonds-là, je pense même de très, très loin, là. Donc, j'aimerais vous entendre sur le nouveau fonds fédéral qui s'en vient et qu'est-ce qu'il faudrait faire comme représentations parce que, si vous dites qu'il y a des pourcentages minimums, qui sont demandés, d'investissement et que, les villes au Québec, ce serait une barrière à l'entrée, mais pas pour d'autres villes au Canada, j'aimerais ça, vous entendre un peu plus sur cet élément-là.

M. Leblanc (Michel) : Bien, déjà, je vais revenir sur votre entrée en matière en fonction de la ligne bleue et de la ligne jaune. Moi, je dois dire que j'étais très heureux que le ministre ouvre la porte à ce qu'on considère toutes les possibilités. Un des défis qu'on a, c'est de dire : O.K. On va faire le métro. Ça coûte cher, le métro. Et je ne dis pas du tout qu'on ne doit pas prolonger le métro, il y a beaucoup de gens dans la communauté d'affaires qui pensent qu'on devrait le faire. Mais il y a beaucoup de gens aussi qui disent — et on devrait se poser la question : Est-ce qu'on devrait migrer en trains de surface, par exemple, notamment si on voulait extensionner sur la Rive-Sud? Vous avez parlé de la ligne jaune. La Rive-Sud, on ne lui connaît pas une très grande densité. Creuser sous la terre, sous des quartiers résidentiels, sur la Rive-Sud, ce n'est pas nécessairement la meilleure façon d'améliorer le service, peut-être que des investissements en trains de surface seraient préférables. Je ne me prétends pas l'expert qui a la solution, je dis que le milieu des affaires aime bien qu'on ouvre la porte à ces possibilités, quitte à ce qu'après ça on s'aperçoive que ces possibilités-là ne sont pas les meilleures.

Pour ce qui est du fonds fédéral, la réalité, c'est qu'à ma connaissance, historiquement, le gouvernement fédéral n'avait pas de fonds d'investissement dans le transport en commun. Il avait des fonds d'investissement dans les infrastructures, et ça devenait, à ce moment-là, une question de choix prioritaire par les provinces de déposer des projets pour cofinancement dans le transport en commun ou dans des infrastructures routières ou autres. Ma compréhension, c'est qu'au Québec on avait un déficit d'entretien majeur, historique, et tous gouvernements précédents confondus, dans nos infrastructures, notamment routières, et donc on a accordé la priorité, et peut-être pour des raisons de sécurité... Évidemment, s'il n'y a pas eu d'accident, on ne le saura jamais, mais peut-être qu'on s'est évité des accidents et des incidents très tragiques en mettant cette priorité sur le réseau de transport routier.

Ce que ça a voulu dire ailleurs, où on n'avait peut-être pas ces mêmes rattrapages à faire, qu'on a pu consacrer plus d'argent du fonds d'infrastructure fédéral à des priorités de transport en commun. Quand je disais tout à l'heure : J'ai l'impression qu'on s'en va dans la bonne voie, c'est que j'ai l'impression que maintenant le gouvernement du Québec, dans sa lecture des projets à prioriser, tous gouvernements confondus, accorde une importance plus grande au transport en commun, et donc c'est positif.

Pour revenir spécifiquement à la question du partage, il est de nature historique d'essayer d'avoir des cofinancements du milieu, du gouvernement provincial, et la partie fédérale s'ajoute. Et ce qu'on dit — et mes homologues des autres chambres de commerce des autres grandes villes canadiennes partagent le même discours — c'est qu'en général c'est très lourd pour le milieu municipal d'arriver avec l'apport qui, dans bien des cas, est à 33 % et, dans des cas, peut être un peu moindre. Et c'est là où on dit : Il faudrait être attentif. Et là je n'arrive pas aujourd'hui avec la solution précise, mais il faudrait regarder ça, quel est le cofinancement qui serait exigé des municipalités, et notamment, donc, dans la région de Montréal, de la région de Montréal. Si le fonds fédéral se déploie avec des sommes d'argent, il faudra être attentif à ce que Montréal ne soit pas le frein, que le Québec dirait : Moi, je suis prêt à investir, mais que le milieu ne serait pas capable de suivre. C'est ça qu'il va falloir examiner.

Le Président (M. Reid) : ...

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je suis tout à fait d'accord qu'il faut regarder l'ensemble des solutions, mais l'AMT les avait regardées — j'avais fait un suivi à l'époque — et, effectivement, de sortir... elle avait évalué les différents scénarios. Mais c'est parce que, si on réévalue tout le temps les mêmes scénarios, à un moment donné on n'avance pas. Et, vous le savez, là, je suis certaine que vous avez lu leurs conclusions, c'est une question de débit, mais c'est une question aussi de technologie. Montréal a fait un choix de technologie souterraine pneumatique à une certaine époque qui a des avantages, mais qui a aussi des inconvénients, sortir cette technologie-là à l'extérieur... Et donc, si on décide de sortir des rails à l'extérieur, on change de technologie, c'est de l'entretien de deux technologies, il faut aussi avoir... Ce n'est pas les mêmes rames qui peuvent sortir, donc il faut avoir un changement de mode, et ces changements de mode là allongent tout le temps le trajet de façon importante, là.

Donc, tout à fait d'accord avec l'analyse des technologies. Là où je suis moins d'accord, c'est de les réévaluer constamment, où, là, à un moment donné, quand on décide de s'enligner sur un projet, bien, ça serait le fun de ne pas peser sur le frein, mais de peser sur la pédale... Maintenant, on ne dira plus le gaz parce que, comme les voitures sont de plus en plus électriques, on va dire la pédale d'accélération. Donc, voilà.

Je voulais, un petit peu, parler de votre proposition sur le Fonds vert. Parce que vous savez que le Vérificateur général a fait une évaluation du Fonds vert et un rapport quand même assez dévastateur. Et la problématique du Fonds vert actuellement, c'est qu'il y a une partie importante qui sert, je vous dirais, au maintien — ce n'est pas des nouveaux projets — des projets de transport collectif. Donc, c'est comme du récurrent, alors qu'en principe le Fonds vert devrait être là pour des nouveaux projets, et le récurrent devrait être à l'intérieur des ministères. Mais, bon, le récurrent du transport collectif étant quand même important, donc je voulais voir comment cette proposition-là se situe avec les recommandations du Vérificateur général parce que... Est-ce que vous proposez que ça soit pour des nouveaux projets d'infrastructure? Parce que, sinon, il ne restera plus de place pour grand-chose si on met et du récurrent et du nouveau projet de transport collectif au coût de ces projets-là dans le Fonds vert.

• (12 h 50) •

M. Leblanc (Michel) : En fait, là, j'ai l'impression qu'on est dans comment on veut découper l'appellation des fonds et de leur utilisation. Quelque part, on doit maintenir les actifs. Le premier message de la communauté d'affaires a été, depuis plusieurs années : C'est absurde de développer des nouveaux projets, notamment en transport collectif, sans s'assurer qu'on est capable de maintenir les actifs. Michel Labrecque le disait tout le temps, je ne veux pas un pouce supplémentaire de métro si je ne suis pas capable de maintenir le métro qu'on a actuellement. Et, après ça, qu'on se dise qu'on a un fonds qui peut servir à maintenir des actifs, bien, je ne peux pas être contre. Maintenant, de dire que, ce fonds-là, on voudrait aussi qu'il finance des nouveaux projets et peut-être qu'il en finance de plus en plus, bien, c'est sûr qu'on veut un déploiement du dispositif pour la région métropolitaine bien financé, mais la prémisse initiale, c'est qu'on doit maintenir en bon état ce qu'on a d'abord. Et, si on n'a pas les moyens d'avoir un fonds de développement et de maintenir, bien, maintenons, puis on développera par la suite.

Qu'on ait dit que le fonds devrait servir à du développement, mais qu'il serve à du maintien, l'argent ne se crée pas. Donc, si on décide qu'on ne veut pas financer ça par le fonds lui-même, bien, il va falloir le financer par ailleurs, et ça veut peut-être dire qu'on laissera moins d'argent dans ce fonds-là pour le développement. Ma prémisse, c'est qu'on doit maintenir les actifs, et on doit développer, et on doit donc regarder des sources additionnelles de financement pour développer. À l'intérieur du Fonds vert, on pense que les transports en commun devraient avoir la priorité.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : M. le Président, merci. Alors, M. Leblanc et vos acolytes, bienvenue parmi nous. Alors, j'ai procédé à la lecture de votre mémoire, que j'apprécie, mais en particulier j'apprécie, là, que vous ayez fait mention du rapport Côté-Séguin. Alors, je n'étais pas vraiment au courant. Alors, vite, on l'a regardé, et puis donc, effectivement, c'est un rapport publié en 2010 qui a mené pas mal, au niveau de ses recommandations, il me semble, au projet de loi actuel que l'on étudie. Alors, félicitations pour votre travail rigoureux.

Vous mentionnez dans vos constats un peu plus loin que 70 % des dirigeants d'entreprise constatent qu'il y a une détérioration des infrastructures de transport, qu'il est important de renouveler puis d'en accélérer la reconstruction et même le déploiement du réseau. Par contre, vous nous amenez, là, comme ma collègue le disait tantôt, au niveau du financement, à chercher de nouvelles sources de financement puis vous parlez, là, d'aller voir, finalement, le contribuable au niveau du financement.

Hier, on a reçu un groupe vers la fin, hier, Transit, qui nous parlait de l'évolution des sources de financement de la STM, entre autres, et puis que c'était essentiellement, bien, l'utilisateur, le client, finalement, qui a été sollicité au niveau, là, des investissements, donc, par ses contributions. Alors, à notre avis, donc, il peut y avoir une limite à ce que les citoyens peuvent puiser dans leurs poches pour contribuer, finalement, au développement du réseau. Alors, votre proposition... En fait, là, j'aimerais ça, avoir des explications. Vous suggérez d'augmenter raisonnablement, dites-vous, la taxe sur l'essence à court terme, et puis progressivement, donc, de 0,01 \$ par année, et puis vous dites plus loin que ça permettrait de récolter 170 millions de dollars supplémentaires pour le réseau. J'aimerais donc que vous m'expliquiez pourquoi vous en arrivez à 170 millions. Est-ce qu'il y a un projet derrière ça? Quelle est votre méthode de calcul? Pourquoi on parle de ces chiffres-là?

M. Leblanc (Michel) : Bien, d'abord, sur la mathématique qui permet d'atteindre le chiffre, elle est dans le rapport, elle est dans l'étude qu'on avait produite, et c'est un calcul simple.

Je reviendrais plutôt — puis je pense que c'est un très bon point que vous soulevez — sur le fait, dans le fond, qu'un milieu d'affaires vient dire qu'on est d'accord pour augmenter le financement, et via une taxe sur l'essence et via une taxe sur l'immatriculation plus large, au profit du transport en commun. Et, je le dis, ce n'est pas simple, mais c'est la position du milieu des affaires.

Si vous regardez en même temps... et c'est un autre dossier, mais le rapport qu'on a produit et notre position concernant le rapport Godbout, nous sommes en faveur de baisses d'impôt, nous demandons des baisses d'impôt autant sur les corporations que sur les individus. On demande un remixage, une reparamétrisation du régime fiscal, et donc le signal derrière ça, c'est que le milieu des affaires est prêt à ce que, dans le mix de ce qui est réclamé, il y en ait davantage qui soit assigné au transport en commun parce que c'est jugé prioritaire. La plus grande frustration du milieu des affaires présentement, c'est d'avoir l'impression que cette ville, ce lieu de création d'emplois est gelé dans une congestion, que présentement, dans la région de Montréal, un homme d'affaires ou une femme d'affaires a de la difficulté à prédire si elle va être au rendez-vous, quand elle tient une rencontre avec quelqu'un qui vient de l'étranger, elle doit passer les 15 premières minutes à expliquer ce qui se passe à Montréal au niveau de la congestion et des travaux publics et que, quelque part dans la négociation d'une entente commerciale, ça nuit au climat, cette réalité de la congestion à Montréal.

Alors, c'est un message fondamental, le milieu des affaires est prêt à payer davantage et pense qu'on devrait collectivement consacrer plus de ressources à améliorer l'état du dispositif de transport et de transport en commun. Et, en même temps, si on veut regarder l'état global de la taxation et de la fiscalité au Québec, nous disons que globalement on devrait baisser la fiscalité. Mais, sur le transport en commun, il y a des outils qui permettent d'avoir le principe de l'utilisateur-payeur. La taxe sur l'essence, c'est un principe d'utilisateur-payeur. La taxe sur l'immatriculation, c'est un principe d'utilisateur-payeur. On pense que c'est bon collectivement d'y consacrer plus de ressources.

M. Surprenant : Au niveau du Fonds vert, on a vu qu'il y a eu au-dessus de 2 milliards qui ont été déposés dans ce fonds-là au cours des dernières années, des 10 dernières années, et puis, bon, alors, il y a beaucoup de fonds dans ce fonds-là. Et alors, avant de solliciter les contribuables, vous ne penseriez pas que le fonds pourrait d'abord livrer la marchandise? Et le fonds, il lui est permis d'investir dans les infrastructures qui pourraient contribuer à la réduction des gaz à effet de serre. Donc, il y a congestion du trafic dans le Grand Montréal. Alors, d'après moi, bien, il y aurait possibilité d'une contribution peut-être rapide sur certains axes principaux. Qu'est-ce que vous en dites, là, de l'état de la situation?

M. Leblanc (Michel) : J'en dis que vous avez raison, qu'on doit utiliser les argents qui se promènent dans le Fonds vert. J'en dis que toutes les estimations qu'on fait, c'est que c'est largement insuffisant. Vous avez parlé de 2 milliards, les évaluations sont près de 20 milliards de dollars sur les projets qui sont sur la table, compte tenu du maintien des actifs, du développement d'actifs additionnels. Dans les faits, on a besoin d'avoir une corvée générale d'amélioration du dispositif. Et ça touche le transport, là, ce n'est pas juste dans le transport en commun, mais de toute la dynamique de transport dans la région métropolitaine. On a sous-investi pendant longtemps. On a sous-investi dans le maintien, on a sous-investi dans le déploiement.

Une chose qu'on dit, nous, c'est absurde de développer notre système par bourrées. Si on était habiles, on planifierait régulièrement, ouvrir des stations de métro additionnelles, et on le ferait d'une façon prévisible et régulière. On augmenterait de façon régulière l'offre de services sans y aller par un projet par décennie qu'on a de la difficulté à livrer dans les temps et dans les budgets et qui finit par alimenter une forme de cynisme.

Donc, de ce point de vue là, l'utilisation du Fonds vert, on pense qu'elle est nécessaire et on pense qu'elle devrait donner lieu à une planification. Et c'est pour ça qu'on applaudit la création de l'autorité, on pense que c'est ça que ça va permettre de faire, et donc c'est un pas dans la très bonne direction d'améliorer le dispositif dans la région de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Il y a un peu de temps pour un court commentaire si vous voulez.

M. Surprenant : Bien, écoutez, j'apprécie votre rapport puis j'aime en particulier, là, quand vous dites de définir des indicateurs de performance. Vous faites état, là, de quatre points : l'efficacité, expertise, transparence, et ponctualité et respect de l'utilisateur. Évidemment, ça va être fort apprécié. Alors, encore une fois, merci de votre... C'est un beau rapport que vous avez publié, là, merci.

M. Leblanc (Michel) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, il nous reste à vous remercier pour votre contribution aux travaux de notre commission.

Je suspends la commission jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 7)

Le Président (M. Reid) : 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.

À l'ordre du jour cet après-midi, nous recevons la ville de Saint-Jérôme, la ville de Saint-Bruno et l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud.

Alors, je souhaite bienvenue à nos invités. M. le maire de la ville de Saint-Jérôme et le directeur général, vous allez avoir 10 minutes. Je vous demanderais de commencer par vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. Par la suite, nous aurons une période d'échange. À vous la parole.

Ville de Saint-Jérôme

M. Maher (Stéphane) : Merci beaucoup. Alors, Stéphane Maher, maire de Saint-Jérôme. Et je suis accompagné de M. Yvan Patenaude, directeur général de la ville de Saint-Jérôme.

M. Patenaude (Yvan) : Bonjour.

M. Maher (Stéphane) : Alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, premièrement, je tiens à vous remercier, au nom de mes concitoyens, du temps que vous nous accordez aujourd'hui. J'ai l'honneur de participer à ma première commission parlementaire à titre de maire de la ville de Saint-Jérôme. Les enjeux associés au projet de la loi n° 76 sont majeurs pour notre communauté et justifient ma présence ici, évidemment.

D'entrée de jeu, je veux exprimer, M. le Président, mon appui à l'objectif d'améliorer la mobilité des citoyens de la grande région de Montréal et de faciliter leur utilisation des transports collectifs. Ce sont des enjeux, évidemment, très importants et fondamentaux pour le développement économique de notre belle région. Dans le contexte où le trop grand nombre d'intervenants crée des problèmes de planification et d'intégration des services, je partage la vision du ministre des Transports sur l'organisation et la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

De plus, dans ce mémoire que je présente aujourd'hui, nous caractérisons notre réalité, laquelle confère à la ville de Saint-Jérôme une situation unique dans la région métropolitaine de Montréal. D'une part, Saint-Jérôme est la seule municipalité non incluse dans la CMM concernée directement par le projet de loi n° 76, un élément fort important. D'autre part, notre intégration au sein de la MRC de la Rivière-du-Nord et notre rôle de centre de services pour la région des Laurentides, pour ne nommer que ces motifs, justifient une approche différente pour Saint-Jérôme en regard de l'application du projet de loi n° 76.

Notre position face au projet de loi n° 76 développée dans notre mémoire s'appuie sur les cinq axes suivants. Premièrement, Saint-Jérôme, comme je l'ai mentionné, n'est pas de la CMM. Deuxièmement, notre population active est peu intégrée au marché de l'emploi métropolitain, important à retenir. Trois, la forte croissance, pour ne pas dire la très forte croissance démographique de la MRC, et le pôle capital régional augmentent la tension de notre réseau routier. D'ailleurs, la MRC de la Rivière-du-Nord est la troisième MRC avec la plus forte poussée démographique au Québec. Quatre, l'expertise de Saint-Jérôme dans le transport collectif local et régional, qui remonte à près de 140 ans. Et cinq, finalement, la gouvernance, le financement et la représentativité contenus dans le projet de loi n° 76 nous créent des préjudices.

• (15 h 10) •

Maintenant, détaillons un peu ces informations. Un, pourquoi notre ville est exclue du territoire de la CMM, de ses obligations et de sa gouvernance? Élément fondamental, le livre blanc sur la réorganisation municipale préconisait de ne pas intégrer la municipalité de Saint-Jérôme à la Communauté métropolitaine de Montréal, CMM, en raison de son rôle de ville pour la région des Laurentides.

D'autre part, notre population active a une faible intégration au marché de l'emploi métropolitain parce que les gens de Saint-Jérôme travaillent dans une portion de près de 50 % dans notre municipalité. Donc, j'ai bien dit : 50 % de la population active occupée travaille directement dans notre municipalité. Les données de navettage démontrent que seulement 24,1 % de la population active demeurant à Saint-Jérôme travaille dans la région métropolitaine de recensement, RMR, de Montréal, alors que le seuil pour être intégré à une RMR est de 50 %. Donc, on est plus bas que la moitié de l'objectif nécessaire pour faire partie d'une RMR. À noter que ces statistiques sur le navettage ainsi que plusieurs autres informations sur l'achalandage se retrouvent dans notre mémoire que vous avez entre les mains.

Trois, en troisième lieu, la ville de Saint-Jérôme vit des problèmes aigus de circulation sur son territoire — un beau problème à vivre et à régler en très forte poussée économique — en partie, dû à notre forte croissance démographique, comme je le mentionnais un peu plus tôt, comme celle des autres municipalités de la MRC de la Rivière-du-Nord, et de son rôle de capitale régionale de la région des Laurentides, une préoccupation des élus jérômiens que nous partageons avec d'autres localités de la région.

Quelques points importants. Les citoyens des municipalités des MRC de la Rivière-du-Nord, Argenteuil, Pays-d'en-Haut, les Laurentides, Antoine-Labelle choisissent la destination de Saint-Jérôme en raison de la présence, un, de l'hôpital régional, du cégep, de l'université — car nous avons la chance d'être une ville universitaire, on en a jasé un peu plus tôt — du palais de justice, des services gouvernementaux, de la gare, du train de banlieue et de bien d'autres services importants. Ils viennent chez nous pour travailler, étudier, recevoir les services.

Tous ces établissements sont situés dans notre centre-ville, à proximité de plusieurs services, et la ville connaît des problèmes récurrents de congestion ou des difficultés de se stationner au centre-ville, un problème auquel on va faire face, évidemment, avec un plan d'action bien précis et des services de transport collectif permettant aux usagers de voyager entre Argenteuil et Saint-Jérôme, Mont-Tremblant et Saint-Jérôme, ou Saint-Lin-Laurentides et Saint-Jérôme. Par exemple, la liaison Argenteuil—Saint-Jérôme s'effectue du lundi au vendredi à raison d'un bus le matin et d'un autre en fin de journée. Donc, il y a donc plusieurs transitions qui se font de navettage vers Saint-Jérôme.

Quatre, dans un autre objectif, nos initiatives en faveur du transport collectif et notre expertise en transport en commun au niveau local et régional remontent à près de 140 ans. Donc, le transport régional, le navettage régional

existent depuis 140 ans à Saint-Jérôme. Nous avons une très forte expertise à ce niveau-là et nous connaissons très bien notre territoire.

Autre point, Saint-Jérôme a été impliqué en 1876 avec le curé Labelle dans la construction de l'ancêtre du train de banlieue, le P'tit-Train-du-Nord. J'ai bien dit 1876. Un service de transport en commun a été établi en 1932. L'implantation d'un service de transport adapté a eu lieu en 1981, déjà 35 ans. Donc, Saint-Jérôme a participé à la création du Conseil intermunicipal de transport Laurentides, le fameux CITL, en 2004. La ville de Saint-Jérôme a contribué pour 4,4 millions de dollars en 2015 au budget du CITL, dont 2,9 millions pour le transport régulier et 496 000 \$ pour le transport adapté. La MRC de la Rivière-du-Nord, ville de Saint-Jérôme et quatre autres municipalités participent au financement du train de banlieue et ont investi 1 million en 2015 dans le train de banlieue, dont 568 000 \$ pour l'entretien du tronçon reliant Blainville à Saint-Jérôme.

Cinquièmement, j'aimerais, à cette étape, M. le Président, attirer l'attention du ministre et des députés, car le projet de loi n° 76, tel que formulé, créera des préjudices à la ville de Saint-Jérôme au niveau de la gouvernance, du financement et de la représentativité, trois éléments très importants.

Sur le thème de la gouvernance, brièvement, comme vous le savez, le conseil de l'ARTM sera composé de membres nommés par le gouvernement et la CMM. La ville de Saint-Jérôme se retrouve alors sans aucune représentation au conseil, puisqu'elle n'est pas membre de la CMM. Pourtant, l'ART établira le plan stratégique de transport collectif, le programme d'immobilisations, le cadre tarifaire, la politique de financement, etc. L'ART ira même jusqu'à tenir compte du schéma d'aménagement de la MRC de la Rivière-du-Nord sans que la ville n'ait un seul mot à dire sur son application.

Par ailleurs, au conseil du RTM, la ville de Saint-Jérôme ne détient aucun statut particulier et ne peut exercer son pouvoir qu'au moyen d'un processus sélectif menant à exercer la sélection du représentant de la couronne nord. Pourtant, le RTM fournira les services de transport par train ou autobus sur le territoire de la ville et appliquera de façon générale les décisions de l'ARTM. Au final, la ville de Saint-Jérôme perd compétence en matière de transport collectif et se retrouve sans représentation sur les nouvelles instances, et ce, depuis plus de 140 ans.

Sur le financement maintenant, les équipements à caractère supralocal. En vertu d'une décision de la Commission municipale du Québec rendue en 2001 et d'une entente intermunicipale relative à la gestion et au financement des équipements à caractère supralocal dans la MRC Rivière-du-Nord, le train de banlieue est déclaré équipement à caractère supralocal. Il apparaît clair que le nouveau RTM ne sera pas un mandataire des villes qu'il dessert, comme le sont les CIT, puisque celui-ci n'est pas constitué suivant une entente intermunicipale, mais bien par l'effet de la loi, et que l'économie générale de la loi assujettit le RTM à l'ARTM, et non aux municipalités, un détail très important. Si le projet de loi n° 76 entraine en vigueur tel que rédigé, l'abolition du CITL pourrait donc avoir pour effet de disqualifier le train de banlieue Montréal—Saint-Jérôme au titre d'équipement supralocal et, ainsi, ramener la portion de son financement actuellement assurée par la MRC de la Rivière-du-Nord à la seule ville de Saint-Jérôme. Il faut se rappeler que les coûts avaient...

Le Président (M. Reid) : ...

M. Maher (Stéphane) Oui?

Le Président (M. Reid) : Une minute.

M. Maher (Stéphane) : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste une minute.

M. Maher (Stéphane) : Parfait, j'y arrive. Donc, si le train de banlieue est désigné comme équipement à caractère métropolitain aux termes de la nouvelle loi, alors seules les municipalités locales comprises dans le territoire de l'autorité devront contribuer, à l'exclusion, dans le cas de Saint-Jérôme, de la MRC de la Rivière-du-Nord. Ainsi, tôt ou tard, la tête de ligne de Saint-Jérôme sera seule à éponger les coûts d'un équipement supralocal, voire même régional.

Je vais donc passer immédiatement à la conclusion. Nous avons deux principales recommandations à soumettre à cette commission parlementaire :

Premièrement, considérant la compétence exclusive de l'autorité, ARTM, sur le plan stratégique du transport collectif, le programme d'immobilisations, le cadre tarifaire, la politique de financement, l'acquisition, la construction et la gestion des infrastructures à caractère métropolitain;

Considérant que la ville de Saint-Jérôme n'a absolument aucune voix au chapitre de l'ARTM contrairement à toutes les municipalités de la CMM et qu'elle se retrouve avec un pouvoir symbolique, voire nul au sein du RTM;

Cette situation est probablement inéquitable et commande une particularisation de la portée de la loi sur la ville de Saint-Jérôme. Il est proposé d'exclure la ville de Saint-Jérôme de la juridiction de l'Autorité régionale de transport métropolitain, ARTM, et de l'application de la loi n° 76.

Deuxièmement et en terminant, considérant que la ville de Saint-Jérôme désire assumer pleinement le développement de son réseau local afin d'améliorer la mobilité des citoyens, régler les problèmes de congestion et faciliter leur utilisation des transports en commun, que la ville veut reprendre en main la mission d'assurer, par des modes de transport collectif, le déplacement des personnes sur son territoire;

Considérant que la ville veut accentuer la part de marché du transport collectif dans les Laurentides en dehors du territoire de la CMM en coordination avec les partenaires régionaux, la ville suggère de consolider le hub ou plateforme de correspondance constituée autour de la gare intermodale en une zone d'interface privilégiée pour sa position géographique et ses infrastructures;

Il est donc proposé que la ville conserve ses compétences permettant l'organisation d'un service de transport collectif de personnes sur le territoire et sous l'autorité de la ville Saint-Jérôme.

M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, nous tenons à vous remercier sincèrement de votre attention.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Nous allons passer maintenant à la période d'échange du côté gouvernemental. M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Merci, M. le maire. Merci encore de votre présence. Merci aussi de votre mémoire. Cependant, je ne pourrai pas répondre à l'ensemble de vos questions, compte tenu que je pense qu'on l'a eu hier soir ou peut-être ce matin, et on va prendre le temps d'analyser et être capables de vous répondre précisément à certaines de vos préoccupations.

Vous avez fait un historique quand même presque ancestral de Saint-Jérôme, ça a été formateur. Mais il y en a un, moi, un historique plus récent, cependant, qui m'interpelle, j'aimerais vous entendre là-dessus. Comment ça se fait que vous vous retrouvez là? Comment se fait-il que vous n'êtes pas un membre de la CMM, mais qu'on se retrouve dans le projet de loi? Comment se fait-il qu'on se retrouve de cette façon-là? Bien, en 2002, la ville de Saint-Jérôme a été ajoutée au territoire de l'AMT à la demande de Saint-Jérôme afin que le train puisse y être prolongé jusqu'à Saint-Jérôme. Ça, c'est une notion importante de la demande de la ville de le faire, et son inclusion au territoire de l'ARTM se justifie donc par la présence du train de banlieue et par la desserte de la ville de Saint-Jérôme par le CIT des Laurentides. Il est à noter que la ville de Saint-Jérôme fait partie du territoire de la région métropolitaine de recensement de 2011.

Alors là, j'entends une partie qui me dit : Dans le fond, nous, on est autonomes, on est ensemble, on évolue, notre ville s'agrandit, mais le train... Vous n'avez plus vraiment d'intérêt à la ligne de train puis à la gare? Vous voulez vous exclure du train?

• (15 h 20) •

M. Maher (Stéphane) : Non, pas du tout. Pas du tout. En fait, il faut se rappeler que la définition telle de la CMM, lorsqu'on prend les paramètres qui sont exigés pour faire partie de la CMM, c'est que Saint-Jérôme est un noyau secondaire. C'est probablement l'élément le plus important. En tant que noyau secondaire, donc il y a 50 % de la population active occupée qui travaille à Saint-Jérôme. Donc, c'est déjà une norme très importante qui fait en sorte qu'on ne peut pas faire partie de la CMM.

Autre donnée importante, c'est qu'il y a seulement 24 % de la communauté des citoyens occupés...

Une voix : ...

M. Maher (Stéphane) : ...de la population active occupée, pardon, qui utilise les transports qui vont vers la CMM. L'autre donnée, qui est probablement la plus importante, c'est que, comme rôle de noyau secondaire, c'est-à-dire les villes périphériques, plus de 24 % à 25 % de la population active occupée des villes périphériques transige vers Saint-Jérôme. Donc, comme noyau secondaire, on est un pôle d'attraction, ce qui fait en sorte que, de toute façon, nous ne nous qualifions pas pour faire partie de la CMM. D'ailleurs, l'étude de la CMM vient confirmer ça.

Par contre, on est ce qu'on appelle une tête de ligne, hein, dans le réseau de transport, une tête de ligne, et c'est là l'avantage extraordinaire que nous avons. Comme pôle secondaire positionné en tête de ligne et sachant que les chiffres font en sorte que notre rôle d'attraction est un élément de destination, nous pouvons nous arrimer en gardant le contrôle de notre service local et, justement, servir cette tête de ligne, qui, par la suite, vient s'attacher à la CMM. Donc, cette fameuse gare, qui est très importante et qu'on veut garder, évidemment — et on veut participer financièrement avec — devient le pôle le plus important pour permettre au noyau secondaire de s'alimenter à même le réseau, et ça vient répondre aux enjeux qui ont été identifiés au sein de la loi n° 76, c'est-à-dire harmoniser le transport, harmoniser la tarification, permettre plus de souplesse et, finalement, s'assurer d'avoir moins de véhicules sur la route. Parce qu'il faut se rappeler que Saint-Jérôme est traversée par l'autoroute des Laurentides, l'autoroute la plus achalandée du Québec, hein, plus de 35 millions de personnes utilisent cette autoroute-là. Donc, ce projet de loi là, arrimé à la gouvernance du noyau secondaire, est probablement la meilleure façon de pouvoir répondre aux besoins du futur en transport.

M. Poëti : Tout d'abord, dans la même question, mais, sur le volet financier, je comprends, là, d'emblée que le train, vous y tenez.

M. Maher (Stéphane) : Oui.

M. Poëti : Mais comment vous voyez le financement? Comment vous voyez la tarification? Je vous rappelle que la CMM, actuellement, il y a entre 500 et 700 — ce n'est pas des farces, là... de ne pas savoir exactement — le nombre de titres de transport différents. Alors, quelle est votre suggestion — parce que vous allez commander un montant tarifaire différent des autres — on va continuer avec encore un titre différent?

M. Maher (Stéphane) : Absolument pas. Absolument pas. Il faut absolument, dans un cadre comme ça... Et, d'ailleurs, je salue ce projet de loi là, qui, finalement, va permettre d'avoir un seul titre. Il faut se rappeler qu'il y a présentement, je pense, 150 ou 160 titres pour des aînés. Donc, on a 160 façons de définir ce qu'est un aîné présentement. Alors, c'est clair que la plateforme du noyau secondaire doit exactement s'arrimer au noyau principal de la CMM.

C'est-à-dire que, le cas échéant, lorsque la tarification sera mise en place, le noyau secondaire ou Saint-Jérôme va s'arrimer exactement avec cette entente parapluie là. C'est très important.

Prenons la carte Opus, qui est la carte présentement la plus souple. Donc, moi, ce que je veux, c'est que quelqu'un puisse prendre le service de navettage qui va partir de Mont-Laurier avec cette carte-là, qu'il va embarquer sur le train à Saint-Jérôme, va pouvoir se rendre jusqu'à Saint-Constant ou vers l'est de la ville. C'est ça, l'idée, un seul titre, et vous pouvez vraiment utiliser tout le réseau. C'est ça, l'avenir dans le transport.

Vous aviez, je pense, un point, M. Patenaude, que vous vouliez rajouter, si vous me permettez, M. le ministre.

M. Poëti : ...

M. Patenaude (Yvan) : Si vous me permettez, M. le maire, M. le Président, M. le ministre et Mmes, MM. les députés, la question que vous avez posée, M. le ministre, tantôt, c'est une question qu'on s'est posée également. Alors, on s'est dit : Comment se fait-il qu'on s'objecte maintenant, aujourd'hui, dans le fond, à ce projet de loi là, alors qu'on était tout à fait d'accord avec le projet sur l'AMT? En substance, je vais essayer de le résumer. Je suis loin d'être un juriste, mais ce que je comprends de la situation, c'est la suivante. La loi qui a créé l'AMT, en fait, conférerait à l'AMT une compétence exclusive en matière de trains de banlieue, et ça, c'est clairement ensaché dans la loi. Je n'ai pas l'article sous la main, mais je crois que c'est un des premiers articles qui est défini dans le cadre de la loi AMT. Dans cette même loi là, ce qu'on dit, c'est que les municipalités pourront demander à l'AMT de s'occuper du transport en commun des personnes sur leur territoire. Donc, c'est une question de décision parce que la compétence en matière de transport adapté des personnes sur le territoire d'une ville appartient à la ville en vertu des dispositions sur la Loi sur les compétences municipales et sur la loi des transports.

Donc, jusque-là, avec l'AMT, on est à l'aise parce qu'on veut participer, parce que nous sommes, oui, la porte du nord, mais également la porte du sud. On peut la prendre dans un sens, mais on peut la prendre dans l'autre sens, et le train correspond exactement à cette définition-là. Ce que vient changer la loi sur l'ART, c'est qu'elle vient donner prépondérance à l'ART en matière de transport en commun pour les personnes, et là ça vient retirer un pouvoir que la ville de Saint-Jérôme possède actuellement, qui deviendrait donc secondaire en vertu des nouvelles dispositions prévues dans l'ART. Je ne sais pas si ça peut, en complément de réponse...

M. Poëti : Bien, en partie, parce qu'évidemment on peut parler des bienfaits de l'AMT. Je vais déposer 68 millions pour équilibrer les livres cette année. Alors, je dois penser aussi à d'autres périodes plus difficiles, mais l'expertise au niveau des trains, on va la garder.

Vous avez une ligne d'autobus qui a 182 départs par jour?

M. Maher (Stéphane) : En fait, présentement, les chiffres qu'on pourrait retenir, je pense, c'est des chiffres qui sont fort importants, il y a huit lignes régionales. Donc, on est, au niveau de la CMM, une des villes les plus importantes avec un réseau vraiment régional. Des chiffres tout simples, imaginez, c'est 44 000 déplacements par année pour répondre... et on transporte plus ou moins, près de 360 000, 370 000 personnes.

C'est clair que ce réseau-là a besoin d'une gouvernance qui a une très grande flexibilité et qui vient s'arrimer par la suite aux réseaux, j'oserais dire, régionaux des MRC, l'ancienne CRE, pour dire ici, des Laurentides, qui viennent s'attacher, s'arrimer à ce réseau-là. Et ça, c'est très important parce que, dans ces huit lignes-là, il y a beaucoup ce qu'on appelle l'axe est-ouest. Parce qu'évidemment le réseau, la gare, c'est l'axe nord-sud, évidemment, Saint-Jérôme—Montréal. Mais ce réseau régional là est très important, c'est l'axe est-ouest, qui, souvent, va venir nourrir le pôle économique de Saint-Jérôme. Bien, pour nous, on veut et on doit garder les compétences de gouvernance de ce réseau-là et qu'il ne crée aucun préjudice à toute la gouvernance de l'ART du projet de loi n° 76, évidemment.

M. Poëti : Puis, sur le financement, comment vous voyez ça? Parce que, bon, la grille tarifaire, vous me rassurez, vous dites : Non, non, il n'y a pas de problème, nous, on va être corrects avec la grille tarifaire. Je vous entends, mais votre participation financière ne peut pas s'arrêter à la grille tarifaire. Vous comprenez que vous avez une gare à Saint-Jérôme. Les ouvertures sur l'immatriculation, la CMM obtiendrait des pouvoirs élargis, hein, pour, si elle le décidait, d'appliquer qui, aujourd'hui... Mais ça, ça sera leur décision, mais qui est de 45 \$. Avez-vous cette ouverture-là sur la plaque d'immatriculation? Il y a la richesse foncière, la taxe sur l'essence. C'est quoi, vos propositions de participation financière pour la partie du train?

M. Maher (Stéphane) : Bien, nous, on participe déjà beaucoup. Il faut bien comprendre que, dans le CITL, la ville de Saint-Jérôme investit... Parce que c'est un investissement, ce n'est pas une dépense pour nous. C'est un investissement, c'est 4,4 millions de dollars pour le transport collectif, que ça soit le transport adapté, que ça soit le transport par train ou le réseau d'autobus. Donc, présentement, on est un des joueurs les plus importants sur la couronne nord au niveau des investissements.

Evidemment, au moment où on se parle, je n'ai pas votre cadre financier, le cadre financier du projet de loi. Mais, de toute évidence, avec un joueur comme Saint-Jérôme, qui, dans son plan stratégique, a décidé d'investir des sommes si importantes au niveau du transport collectif, nous allons être en mesure d'arriver à un partenariat. Quelle sera la forme finale? Je ne saurais vous le dire. Cependant, nous avons les marges de manoeuvre nécessaires pour bien s'arrimer au projet. Ça, c'est clair.

• (15 h 30) •

M. Poëti : Mais, sur l'ouverture précise d'une taxe sur l'immatriculation, la richesse foncière, la taxe sur l'essence...

M. Maher (Stéphane) : On a déjà cette taxe-là de de 35 \$...

M. Patenaude (Yvan) : 30 \$.

M. Maher (Stéphane) : De 30 \$. On l'a déjà, on le paie déjà.

M. Patenaude (Yvan) : En vertu des dispositions sur l'AMT.

M. Maher (Stéphane) : L'AMT nous le sort déjà, de toute façon.

M. Poëti : Oui, mais là ça va changer. Alors, ce qui va changer pourrait vous amener à 45 \$, c'est certain, si c'était décidé par la CMM. Sur la richesse foncière, la plus-value, est-ce que vous êtes là aussi? La taxe sur l'essence, est-ce que vous êtes là aussi?

M. Maher (Stéphane) : Vous m'ouvrez la porte, et je suis bien content qu'on puisse en discuter parce que moi, je suis toujours en mode solution. Pour moi, le financement est un enjeu, mais le vrai enjeu pour moi, nonobstant le financement — parce qu'évidemment on doit participer et nous allons y participer — si nous gardons notre souplesse, nous allons avoir tous les outils nécessaires, justement, pour justifier ces investissements-là. Et, le cas échéant, si une taxe arrivait, et qui soit modulée, et/ou une taxe sur l'essence, et/ou à travers les permis de conduire, on va être en mesure, justement, de dire : Regardez, voici le cadre financier. Parce qu'évidemment il faut payer ça. Mais le fait qu'on peut garder, justement, cette gouvernance-là, on va être en mesure, par la suite, d'aller encore plus loin, d'étendre, justement, ce transport-là et de nourrir, justement, cette tête de ligne là, qui est très importante. Donc, la réponse à toutes vos questions, c'est oui.

M. Poëti : Parfait. Juste pour fins d'enregistrement, vous vouliez dire sûrement l'immatriculation, pas le permis de conduire.

M. Maher (Stéphane) : Je m'excuse, vous aviez raison. Merci beaucoup.

M. Poëti : On vient de le réduire de 65 \$ pour les trois prochaines années.

M. Maher (Stéphane) : Oui, oui.

M. Poëti : Merci. Je pense que...

M. Maher (Stéphane) : Non, on ne partira pas un autre débat.

M. Poëti : Non, c'est correct, c'était juste pour le préciser. Je pense qu'il y a un collègue qui voulait parler.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Oui. Merci, M. le Président. Merci. Merci de votre visite. J'ai deux questions, en fait. Concernant les ententes de transport interurbain comme celles que vous avez avec les villes plus au nord ou, vous comprendrez, dans mon cas, plus à l'ouest, là, quel est l'impact, selon vous, de la loi là-dessus? Qu'est-ce qui va arriver avec tout ça? C'est-u...

M. Maher (Stéphane) : L'impact, il est majeur. En fait, comme je disais, Saint-Jérôme se retrouve dans une cause orpheline, c'est-à-dire où on n'a aucun moyen de gouvernance. Et imaginez quelque chose d'aussi banal qu'arrimer les horaires de transport. Souvent, on parle de minutes. Alors, imaginez, nous, on a dû ajuster couramment nos horaires, puis on a un exemple très récent. Alors que l'AMT a décidé de modifier légèrement ses horaires au niveau des trains — c'est un ajustement de deux minutes — nous avons dû ajuster toutes les lignes pour s'assurer que les trains arrivent à la gare. Parce qu'arriver deux minutes à l'avance, ça va bien, mais, quand vous arrivez deux minutes en retard, ça va mal. Alors, présentement, si on n'a pas le contrôle de cette gouvernance-là, nous ne pourrions pas faire cet arrimage fondamental entre les services régionaux et le service de tête de ligne, qui vient, justement, s'arrimer à la gouvernance complète de l'ART.

M. St-Denis : Puis, quand, dans votre mémoire, vous parlez, là, de l'équipement supralocal, là, vous avez des inquiétudes envers ça, là, pouvez-vous, un peu plus, nous en parler?

M. Maher (Stéphane) : J'ai des grandes inquiétudes. Je vais passer la parole à... M. Patenaude, vous pourriez peut-être — brièvement, parce que le temps file — expliquer les enjeux, s'il vous plaît.

M. Patenaude (Yvan) : Merci, M. le maire. Rapidement, vous expliquer que, juste un petit peu avant la fusion... Vous savez que Saint-Jérôme, la ville actuelle, est le fruit d'une fusion de quatre municipalités à l'origine : Saint-Antoine, Saint-Jérôme, Lafontaine et Bellefeuille. Quelques années avant que cette fusion-là arrive, le ministère des Affaires municipales de l'époque avait cherché, dans le fond, à définir quels étaient les équipements qui étaient supralocaux, des équipements, dans le fond, qui auraient pu être financés par plus qu'une ville, donc par des participants dans une MRC,

exemple. Dans ce contexte-là, juste en 2000, dans le fond, il y a eu une commission qui a été tenue — commission municipale — à Saint-Jérôme, et il y a quatre équipements supralocaux qui ont été identifiés. Ces équipements-là, dans le fond, ont pu bénéficier d'un soutien financier non plus seulement de l'ancienne ville de Saint-Jérôme, mais, dans le fond, de tous les partenaires qui étaient de la MRC, qui composent encore aujourd'hui la MRC de la Rivière-du-Nord.

Parmi ces équipements supralocaux là, on retrouve, entre autres, le train de banlieue. Donc, on l'avait déjà identifié. Avant même qu'il soit, dans le fond, en gare, on avait déjà identifié le train de banlieue comme étant un équipement supralocal. Qu'est-ce que ça fait? Ça fait en sorte de répartir la facture, dans le fond, qui vient avec l'équipement, de la répartir sur l'ensemble de la communauté de la MRC, et non pas sur la seule ville de Saint-Jérôme, qui accueille comme tel l'équipement, mais qui, en fait, l'utilise peut-être dans une proportion d'environ 50 %, ce qui est à peu près son poids relatif, là, dans la MRC également. Donc, ça, c'était un des équipements supralocaux qui avaient été identifiés à ce moment-là. Pour votre information, les trois autres étaient le parc de la Rivière-du-Nord, le Musée d'art contemporain et Diffusion En Scène Rivière-du-Nord qui, dans le fond, fait de la diffusion de spectacles professionnels, là, à Saint-Jérôme comme tel.

Une voix : ...

M. Patenaude (Yvan) : Et...

Une voix : Oui, allez-y.

M. Patenaude (Yvan) : Et la problématique, évidemment, c'est que, dans le cadre du projet de loi, bien, évidemment, on est inquiets sur la suite des choses par rapport au partage de ces coûts-là avec nos partenaires que sont les autres villes de la MRC, évidemment. Ça a un impact, là, évidemment, là, cette loi-là sur ces ententes-là, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui...

M. St-Denis : Merci, M. le Président.

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

M. Poëti : Peut-être juste pour terminer, tantôt vous vous sentiez un peu orphelin dans le fait de votre représentativité et de... Mais il est quand même écrit déjà, et on peut toujours bonifier les projets de loi... C'est pour ça, d'ailleurs, qu'on fait des commissions parlementaires, pour vous entendre et voir de quelle façon on peut compléter les choses. Le projet de loi indique clairement que le plan stratégique de développement de l'autorité devra tenir compte du schéma d'aménagement de la MRC de la Rivière-du-Nord. C'est l'article 15, là, mais peut-être que moi... pas eu le temps de faire le tour de la question, là, mais c'est quand même bien défini, là, on va devoir tenir compte du schéma d'aménagement de la MRC de La Rivière-du-Nord. Dans un projet de loi, c'est quand même assez rare qu'on définit ça aussi clairement que ça.

M. Maher (Stéphane) : En fait, c'est ça, c'est que ça exclut aussi les quatre autres villes, mais je pense qu'il faut toujours se ramener à la notion de Saint-Jérôme ne fait pas partie de la CMM et, dans tous les cas, n'a aucune représentation, hein? C'est «no taxation without representation», là, on connaît... c'est-à-dire que nous sommes un noyau secondaire, et ce n'est pas Saint-Jérôme qui en a décidé ainsi. Les études et les paramètres de la CMM font en sorte qu'on est identifiés comme noyau secondaire. Donc, nonobstant le type de gouvernance et le libellé de la loi, nous ne correspondons pas à ce qu'une ville doit être pour être à la CMM. Donc, d'entrée de jeu, nonobstant la gouvernance et les paramètres qui seront déterminés au sein de la loi, je suis convaincu que nous allons pouvoir travailler beaucoup plus facilement en gardant notre gouvernance et pouvoir développer le transport en commun ensemble si nous ne faisons pas partie de ce projet de loi là. C'est fondamental.

M. Poëti : Parfait. Moi, j'ai bien compris, bien entendu ça.

M. Maher (Stéphane) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, merci, M. Maher, M. Patenaude, de venir à une commission parlementaire. Et je vous remercie. Je comprends que le mémoire a été déposé aujourd'hui, mais je comprends que vous avez eu aussi un très court laps de temps pour le produire. Donc, on s'ajuste, il n'y a pas problème.

Effectivement, vous êtes un cas à part, un cas particulier. Et ce que je comprends, c'est que, la façon dont les nominations sont faites tant du côté de l'autorité que du côté du réseau, ça passe beaucoup par la CMM. Et, comme vous n'êtes pas à la CMM, à ce moment-là vous êtes absents du processus, et même absents du processus parce que, du côté de l'autorité, il y a les plans qui doivent... Plusieurs demandaient à ce que les plans soient votés par la CMM. Vous n'êtes même pas encore là, à la CMM, donc vous êtes exclus d'office de l'ensemble du processus décisionnel, que ce soit pour la représentation ou que ce soit pour la prise de décision, là, sur les grandes orientations.

Et ce que je comprends aussi, c'est que oui, Saint-Jérôme est tournée un peu vers le Montréal métropolitain, mais Saint-Jérôme est aussi beaucoup tournée vers les Laurentides et que vous vous trouvez à être une des villes les plus

urbaines des Laurentides, donc, et vous voulez garder ce rôle pivot là entre les deux. Je me demandais... Je regardais ce que... Je dois vous avouer que je ne connaissais pas très bien, là, les découpages des CIT, là, puis tout ça. Mais, si le CIT des Laurentides...

Une voix : ...

Mme Ouellet : ... — vous l'appellez CITL, oui, c'est ça, les acronymes — est aboli pour être intégré au réseau — c'est le CITL qui vous dessert actuellement — vous voyez ça comment?

• (15 h 40) •

M. Maher (Stéphane) : Ah! bien, en fait, c'est une très bonne nouvelle au moment où on se parle parce qu'encore là le projet de loi — c'est un très bon projet de loi — est nécessaire présentement pour arrimer, justement, tous ces organismes qui étaient ensemble et qui ne se parlaient pas nécessairement au niveau de la tarification, au niveau des plans et l'ensemble de l'oeuvre.

Maintenant, la raison principale pourquoi est-ce que c'est une bonne nouvelle pour nous de reprendre notre gouvernance, je l'avais un peu mentionnée d'entrée de jeu. Le fait que nous sommes une des MRC qui a la plus forte poussée démographique et le fait aussi que nous sommes une cité universitaire, une ville de services fait en sorte que les régions avoisinantes transigent tellement à Saint-Jérôme qu'on est en constante modification et ajustement de nos offres de service. Et c'est à une vitesse grand V. Et, pour nous, déjà c'était un handicap d'être au niveau du CITL, c'en était un. Et, si, demain matin, nonobstant la loi, j'avais eu l'opportunité de sortir du CITL, je l'aurais fait immédiatement.

Mme Ouellet : Ça fait que, dans le fond, ce que vous voulez, c'est de reprendre le contrôle au niveau municipal pour vos transports collectifs.

M. Maher (Stéphane) : Absolument.

Mme Ouellet : O.K. Donc, le fait que le CITL soit intégré avec le RTM, vous, vous voulez l'utiliser comme opportunité, si c'était possible d'être exclu du projet de loi, pour reprendre l'organisation de votre transport collectif?

M. Maher (Stéphane) : Absolument.

Mme Ouellet : O.K. C'est ce que je voulais comprendre parce que je me disais : Woops! si le CITL s'en va, puis c'est le CITL qui les dessert...

M. Maher (Stéphane) : Et Saint-Jérôme peut être une valeur ajoutée, justement, c'est ça qui est très important, parce que c'est cet organisme-là, justement, qui, pour une fois, va permettre aux gens de naviguer partout sur la CMM avec des tarifs réguliers, des horaires réguliers, beaucoup plus de facilité, et nous, on va pouvoir venir, justement, comme tête de ligne... C'est toujours ça qui revient, une tête de ligne qui se retrouve dans un noyau secondaire, c'est un cas unique au Québec. Alors, si on travaille intelligemment — et nous allons le faire — ça va permettre au projet de loi n° 76 et au réseau actuel de pouvoir se déployer beaucoup plus facilement vers le nord et vers l'ouest. On a parlé aussi vers l'ouest parce que l'axe est-ouest, on l'oublie souvent, il est très important.

Mme Ouellet : Et, comme le train se rend jusque chez vous, un peu des questions... Comment vous voyez le partenariat? Si vous étiez autonomes, comment vous voyez le partenariat? Parce qu'il y aura quand même une infrastructure qui sera gérée par le RTM, mais planifiée par l'ART, et comment vous allez voir votre participation à ce réseau-là en termes de recommandations — parce que vous êtes touchés — et en termes de financement?

M. Maher (Stéphane) : Très bonne question. Premièrement, c'est une immobilisation qui appartient à Saint-Jérôme au moment où on se parle, une immobilisation importante avec la gare intermodale, qui est une des plus belles gares intermodales sur le réseau Saint-Jérôme—Lucien-L'Allier. Donc, évidemment, il y aura des ententes à savoir est-ce que cette gare-là demeure la propriété de Saint-Jérôme ou devient la propriété... Donc, il y a des enjeux.

Par la suite, un simple protocole d'entente... Vous savez, le transport en commun, il y a beaucoup d'enjeux au niveau de la planification, du financement, mais, par la suite, une fois que ces enjeux-là sont bien placés, moi, je vous dirais, on peut arriver facilement à un protocole d'entente au niveau de la gestion de la gare. Ça demeure une gare avec un train, il s'agira de définir... Je pense qu'on peut définir simplement est-ce qu'on fait un lien entre la gare la plus proche à l'autre gare ou, tout simplement, au niveau territorial.

Pour moi, c'est un protocole d'entente qui est assez simple et, justement, qui pourrait nous permettre d'arrimer, justement, cette gouvernance-là et, j'oserais même dire, nous permettre probablement d'approprier ce nouveau projet là. Donc, un protocole d'entente de Saint-Jérôme comme noyau secondaire arrimé au projet majeur, avec une entente, je dirais, peut-être à court terme qui va nous permettre, justement, avec un plan à moyen terme et long terme, de dire : Ah! ça, on l'a moins vu, puis on va pouvoir, justement, arrimer ça et peut-être même d'intégrer à travers ce même protocole d'entente là des joueurs importants qui ne participent pas présentement au financement. Donc, tous les gens qui sont à l'extérieur de la MRC, de la tête de la ligne, ne participent pas au financement, mais utilisent le service. Alors, moi, je vois un enjeu, une opportunité extraordinaire, pour le projet de loi n° 76, de faire participer des utilisateurs qui ne sont pas payeurs présentement, et là le rôle de noyau secondaire devient très important. Ça fait que, pour moi, je pense qu'on a une fenêtre extraordinaire de faire participer les gens à ce projet très important.

Mme Ouellet : Je ne connais pas toutes les structures de propriété, mais est-ce qu'il y a juste Saint-Jérôme où la gare appartient à la ville, et non pas à l'AMT?

M. Maher (Stéphane) : Je vous dirais que c'est une des seules gares qui offre autant de services. Et, encore là, je reviens, j'ai l'air redondant, mais c'est très important, c'est le fait qu'on est une tête de ligne, c'est-à-dire que nos autobus se rabattent à cette gare-là, le train arrive à la gare intermodale, le transport adapté arrive à cette gare intermodale là, plus tout le réseau de taxi. Donc, c'est un pôle de multiservices qui est très important, avec beaucoup, beaucoup d'achalandage. Je ne sais pas, M. Patenaude, est-ce qu'il y a des éléments que je devrais rajouter?

M. Patenaude (Yvan) : Bien, en fait, peut-être juste mentionner que c'est probablement la seule vraie gare sur le long du réseau, là, qui offre, en fait, toute l'intermodalité, incluant même le vélo parce qu'on est situés, évidemment, au kilomètre zéro du parc du P'tit-Train-du-Nord, donc, qui est un joyau, évidemment, que vous connaissez. Mais, sur l'ensemble du réseau, on retrouve plus des stations, des arrêts plutôt que des gares, sauf exception à Sainte-Thérèse. Mais, vraiment, la gare de Saint-Jérôme est un modèle en soi de mise en place, là, d'une infrastructure intermodale complète comme telle.

Mme Ouellet : Et actuellement, avec l'AMT, la façon dont vous fonctionnez, est-ce que c'est par protocole d'entente?

M. Maher (Stéphane) : En fait, l'AMT a un protocole d'entente avec le CITL. Donc, l'AMT facture le CITL, et le CITL, à travers le protocole d'entente que nous avons, répartit justement les charges au sein des villes participantes. Et, pour vous donner un ordre de grandeur, la ville de Saint-Jérôme représente 22 % du financement du CITL. Donc, c'est le joueur le plus important, le joueur majeur, évidemment, du CITL présentement.

Mme Ouellet : Ça fait que, dans le fond, ces deux protocoles d'entente là seraient remplacés par un protocole d'entente que vous souhaiteriez avoir avec — là, il faudra voir, là, les responsabilités plus précises, là, mais... — ou, là, l'autorité ou le réseau.

M. Maher (Stéphane) : Tout simplement. Tout simplement.

Mme Ouellet : O.K. Et j'aimerais ça que vous nous expliquiez... Parce que, quand vous dites : «La ville suggère de consolider la plateforme de correspondance — hub — constituée autour de la gare intermodale en une zone d'interface privilégiée par sa position géographique et ses infrastructures», c'est ce que vous nous disiez, là, que la gare où se rabattent l'ensemble des autobus, les taxis, le transport adapté... Et, quand vous dites que ça serait une opportunité pour avoir un financement des utilisateurs qui, actuellement, ne financent pas le réseau, vous me parlez, à ce moment-là, des municipalités qui sont en dehors du...

M. Maher (Stéphane) : Toutes les MRC qui sont à l'extérieur de La Rivière-du-Nord présentement, donc une MRC au nord, tout ce qui est au nord de la MRC de La Rivière-du-Nord. En fait, vous prenez votre véhicule, vous stationnez sur un des stationnements incitatifs de Saint-Jérôme, et vous prenez le train, et...

Mme Ouellet : Mais la MRC de La Rivière-du-Nord, est-ce que c'est le même territoire que le CIT Laurentides?

M. Maher (Stéphane) : Non, c'est ça.

Mme Ouellet : Non? O.K.

M. Maher (Stéphane) : Le CIT Laurentides, c'est 14 villes, de Blainville, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, et on pourrait toutes les nommer... de la MRC de La Rivière-du-Nord, Saint-Jérôme, Prévost, Saint-Hippolyte, Sainte-Sophie, Saint-Colomban. Dès qu'on va au nord — et je ne veux pas nommer de villes, évidemment — vous vous installez à Saint-Jérôme, vous stationnez votre voiture, vous prenez le train, et, boum, vous ne participez pas au financement.

Mme Ouellet : Et est-ce que vous pensez qu'il y aura une volonté de la part de ces municipalités-là de participer au financement?

M. Maher (Stéphane) : En fait, je vous dirais, la volonté va venir de... Justement, si les gens voient un avantage stratégique à s'associer à ce noyau secondaire là, la réponse, c'est oui dans tous les cas. D'ailleurs, nous avons réussi à le faire avec la MRC, on a des gens présentement qui demeurent dans des villes comme Sainte-Sophie, Saint-Colomban qui financent, et les gens en sont très heureux. Et on n'en a pas parlé ici, mais il faut bien se comprendre, qu'une gare intermodale, un train, c'est un moteur économique extraordinaire, extraordinaire. Et on sait présentement, avec les problèmes de congestion routière, que la ville de Saint-Jérôme est probablement un des plus beaux endroits à vivre au Québec, évidemment. Donc, ce qu'on peut dire aussi, c'est que les gens désirent avoir accès au transport en commun. Et ce qui est important pour nous comme capitale régionale, c'est d'offrir cette plateforme-là, et on pense sincèrement que toutes les autres villes environnantes vont profiter de ça.

Et je vous dirais même que c'est une nouvelle tendance. Présentement, la MRC de La Rivière-du-Nord, avec les cinq villes, je vous dirais que c'est... on a décidé de travailler ensemble pour nous, et présentement les interventions que j'ai avec les... Je ne suis pas préfet de notre MRC, c'est M. Bruno Laroche, maire de Saint-Hippolyte. Mais, pour avoir discuté avec les autres préfets des autres MRC, les gens sont conscients de l'avantage qu'ils ont. Parce que, lorsque vient le temps de choisir une destination, si vous avez accès à ce portefeuille de services en transport en commun, c'est clair que vous pouvez devenir une destination extraordinaire pour un citoyen, une citoyenne. Alors, vous avez les Laurentides à portée de bras. Quelques kilomètres en voiture, vous accédez à un portefeuille extraordinaire de transport en commun et une route verte de 200 kilomètres qui part de Saint-Jérôme à Mont-Laurier. Alors, je pense qu'on a intérêt à travailler ensemble. Rêvons, quelqu'un pourrait même prendre son vélo de Piedmont, et venir stationner son vélo dans un endroit bien adapté, et sauter dans le train. C'est ça qu'on veut.

• (15 h 50) •

Mme Ouellet : Bien, merci. Pour l'instant, c'est beau. Merci.

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci beaucoup. Alors, nous allons au deuxième groupe d'opposition, M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être avec nous aujourd'hui en commission. Vous savez, en fait, moi, ce que j'aimerais savoir, c'est... On fait la supposition que votre demande est entendue puis qu'on fait les démarches pour que vous soyez exclus du projet de loi n° 76, O.K., ça fait qu'on prend cette hypothèse-là. Est-ce que vous avez prévu un plan de transition? Tu sais, comme selon vous, ça devrait être quoi les étapes qui devraient être franchies, justement, pour effectuer cette transition, là, de mettre en place le p.l. n° 76 puis de vous exclure en même temps du projet?

M. Maher (Stéphane) : Bien, le plan de transition qui est proposé dans le projet de loi me convient — donc, ce qui est écrit, on parle d'un plan de transition de 12 à 24 mois — est parfait pour nous. Parce qu'il faut bien comprendre que la logistique, la gouvernance du réseau actuel est déjà en place, donc il n'y a rien qui va changer. Je vous dirais, ce qu'il faut mettre en place, c'est le protocole d'entente pour le financement parce qu'évidemment, de façon générale... Puis ça, c'est un chiffre qu'il faut peut-être retenir, c'est que présentement les villes participent en moyenne à 70 % du financement pour le transport local, le ministère, 30 %. Donc, c'est de garder ces paramètres-là, trouver le cadre financier. Pour moi, c'est vraiment purement administratif, il n'y a pas d'enjeu opérationnel parce que c'est déjà arrimé, les infrastructures sont là. Il restera peut-être, un peu au niveau des immobilisations, à savoir est-ce qu'on fait une emphytéose? Est-ce qu'on cède des droits? Là, pour moi, là, c'est administratif, il n'y a aucun enjeu stratégique à ce niveau-là.

M. Lemay : O.K. Si je me réfère au projet de loi... Puis je peux comprendre un peu votre demande quand je fais la lecture de certains articles, là, mais supposons que je fais juste la lecture, au chapitre I, de l'article 3, ça dit : «Le territoire de l'autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake, et de la ville de Saint-Jérôme.» Puis là on spécifie que le territoire de votre ville est inclus dans le territoire de l'autorité.

Mais, quand on lit tous les autres articles — puis le ministre, tantôt, faisait référence à l'article 15 — bien, en fait, c'est que l'autorité, elle, dans le fond... Puis on peut aller un peu, admettons, à l'article 18, ça dit : «Une fois approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal, l'autorité transmet aux organismes publics de transport en commun son plan stratégique et toute modification [de] celui-ci.» C'est toujours l'autorité avec la CMM, mais on ne parle plus, en fait, «une fois approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal, par la ville de Saint-Jérôme et par Kahnawake», là, tu sais, c'est exclu.

Donc, si, exemple, à chacun des articles qu'on retrouve... ou qu'il y a à quelque part dans le projet de loi définition qui dit, tu sais : L'autorité, elle a le territoire de Kahnawake, Saint-Jérôme puis de la CMM, puis, après ça, à chacun des articles, ça fait référence, bien, autant à la CMM, la ville de Saint-Jérôme, puis Kahnawake doivent être consultées par l'autorité pour que ça soit applicable, ça, ça serait-une mesure qui ferait que vous vous sentiriez plus inclus dans le projet de loi?

M. Maher (Stéphane) : Absolument pas. C'est d'ailleurs les deux dichotomies qu'il faut retenir. Donc, si on regarde le libellé du projet de loi, il fait référence au cadre administratif de la CMM, dont nous ne faisons pas partie. Le fait de le rajouter au libellé ne règle pas cette problématique-là. Et la deuxième dichotomie — parce que j'en ai mentionné deux — c'est justement le fameux noyau secondaire. Donc, dans tous les cas, la ville de Saint-Jérôme ne fait pas partie de la CMM, ne peut pas faire partie de la CMM, et le libellé du texte ne peut donc pas s'arrimer en fonction de cet élément fondamental là. La seule façon d'y arriver, c'est d'avoir un protocole d'entente entre le noyau secondaire et la CMM.

M. Lemay : O.K. Puis, au final, vous avez mentionné tout à l'heure que, par la carte Opus, vous seriez, si on veut, très disposés à arrimer puis que ça soit toujours utilisable par votre service, votre réseau que vous voulez mettre en place pour, justement, arrimer... donc, un peu, être... si on veut, de prendre ce qui va se faire avec l'autorité, puis dire : Bien, nous, à la ville de Saint-Jérôme, on va dupliquer ce qui se fait à l'autorité.

M. Maher (Stéphane) : Absolument. Nous avons une MRC en très forte croissance, la ville de Saint-Jérôme a un développement économique extraordinaire présentement. Imaginez, comme noyau secondaire, tête de réseau, avec une

plateforme identique qui s'arrime à ce réseau-là, qui va être très important, ça va être extraordinaire. Imaginons même notre réseau de train électrique qui nous permettrait de passer même dans le tunnel et de rejoindre Montréal en une heure ou 45 minutes, on a accès à un autre univers complètement. Pour moi, là — et je tiens à le préciser, M. le Président — dans tous les cas, le protocole d'entente qui serait, le cas échéant, entériné va s'arrimer parfaitement aux enjeux stratégiques du projet de loi n° 76.

M. Lemay : Bien, écoutez, on n'est pas rendus là, mais bref, si, effectivement, le ministre entend vos recommandations puis que ça passe à travers un protocole d'entente, moi, personnellement, je n'ai pas d'autre question pour le moment, je trouve votre proposition intéressante. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vous invite à rester avec nous un petit peu, puis vous allez entendre tout à l'heure probablement le maire de Saint-Bruno nous dire que c'est la meilleure ville au Québec, la plus belle ville.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, merci beaucoup pour la contribution que vous apportez à nos travaux. Je lève la séance pendant quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités, justement la ville de Saint-Bruno, de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 57)

(Reprise à 16 h 1)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je voudrais, d'abord, souhaiter la bienvenue à nos invités. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter, présenter les personnes qui vous accompagnent, et à vous la parole.

Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

M. Murray (Martin) : Merci, M. le Président de la commission. M. le ministre, MM. et Mmes les députés, bonjour. Évidemment, c'est un honneur pour nous de venir ici aujourd'hui. C'est notre première expérience, on espère, pas la dernière. Donc, on a été, évidemment, nous autres, agréablement surpris d'être invités pour participer à cette commission. Donc, je vais me présenter, donc, Martin Murray, maire de Saint-Bruno-de-Montarville. À ma droite, j'ai Mme Isabelle Bérubé, qui est conseillère responsable du dossier environnement et aussi transport, donc, et aussi, à ma gauche, M. Guy Hébert, qui est le directeur général de la ville de Saint-Bruno.

Donc, d'abord et avant tout, présenter un petit peu un portrait de Saint-Bruno rapidement. Donc, Saint-Bruno-de-Montarville fait partie de l'agglomération de Longueuil. C'est une ville qui est située à une vingtaine de kilomètres du métro de Longueuil. En fait, c'est une ville qui a connu une période d'expansion rapide dans les années 50 à 63 et une deuxième dans les années 63 à 80. En 1979, la population de Saint-Bruno était de 22 500 habitants. Actuellement, on parle d'à peu près 26 800 habitants. Donc, vous voyez, il y a eu quand même une croissance beaucoup moins rapide dans les 30 ou 40 dernières années. La population de Saint-Bruno devrait croître, selon les perspectives démographiques, d'environ 14 % au cours des 20 prochaines années. La proportion des personnes âgées de 65 ans et plus atteint actuellement un peu plus de 18 %, et on devrait atteindre probablement autour des 25 % ou des 30 % en 2030, ce qui n'est pas vraiment différent du portrait qu'on devrait avoir au Québec à cette époque-là. Une ville où le taux de chômage est très peu élevé, donc à 4,1 % en 2011. La ville jouit, bien sûr, d'une économie diversifiée et d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée, un peu plus de 46 % des gens détiennent un diplôme universitaire.

La ville de Saint-Bruno est desservie par le Réseau de transport de Longueuil ainsi que par la ligne de train de banlieue Montréal—Mont-Saint-Hilaire de l'Agence métropolitaine de transport. Un constat, bien sûr, le service du RTL nous coûte excessivement cher, on n'a pas peur de le dire. Donc, la facture, pour nous, en termes de quote-part, 6,5 millions par année. Et, quand on se compare avec Sainte-Julie, qui est la ville jumelle et voisine, 3,4 millions. Donc, pour nous, il y a un écart presque du simple au double. Et on peut vous dire qu'actuellement ce qu'on constate, c'est que les services qui sont offerts par la ville de Sainte-Julie sont plus... la couverture est meilleure et, évidemment, un meilleur service parce que beaucoup plus flexible que le nôtre.

Quelques données sur le transport collectif. À Saint-Bruno-de-Montarville, la plus grande part des usagers du transport en commun sont des étudiants. Donc, 58 % des utilisateurs sont des étudiants. Selon l'enquête Destination de 2013, 2,4 % des utilisateurs du réseau de transport dans l'agglomération de Longueuil provenaient de Saint-Bruno, et on payait 8,6 % de la facture. Les statistiques d'achalandage pour les mois d'octobre 2013, 2014, 2015 montrent, malheureusement, une décroissance de 28,7 %, ce qui n'est pas peu dire. Donc, quand on parle des gens qui ont acquis des cartes réseau, donc, la diminution de 28 % sur deux ans, donc, on a une problématique particulière à cet égard-là.

La localisation de la gare. Pour ceux qui ne le savent pas, Saint-Bruno a une gare, mais c'est une gare qui est située, pour nous, en ce qui nous concerne, au mauvais endroit. Donc, la gare est enclavée à l'ouest de l'autoroute 30, et la ville évalue actuellement la possibilité de déplacer cette gare-là à l'est pour la rendre, évidemment, plus intéressante et plus accessible.

L'analyse qu'on fait, nous, au niveau du transport en commun, porte sur trois éléments, donc : la desserte intramunicipale, qu'on oublie souvent, surtout avec une population qui vieillit; la desserte intermunicipale — donc, quand on parle d'intermunicipal, ce n'est pas uniquement en direction des grandes villes; et, bien sûr, la desserte Longueuil-Montréal, pour des fins de travail, essentiellement.

Maintenant, nous allons vous présenter en long et en large nos préoccupations au regard du projet de loi n° 76. Bon, trois éléments : les prémisses et les visées, la gouvernance et le financement.

En ce qui concerne les prémisses et les visées, bien sûr, les articles qui sont mentionnés au début du projet de loi, bien, je pense que tout le monde n'est pas en désaccord. Au contraire, je pense que tout ça est louable en termes de définir une vision cohérente, adhérer à une planification adéquate, mais la question qu'on se pose à ce stade-ci : En quoi cette réforme en profondeur permettra-t-elle de mieux tenir compte des besoins spécifiques et particuliers des différentes municipalités qui composent la Communauté métropolitaine de Montréal? En quoi la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain sera-t-elle davantage à l'écoute des besoins des citoyens? La centralisation n'est aucunement garante d'une meilleure planification, car elle est souvent source de rigidité et d'approches mur à mur. C'est nos craintes qu'on vous exprime aujourd'hui. Ne souffrons-nous pas déjà d'une surplanification qui, chez nous, s'est traduite par l'installation d'une gare, entre autres, en plein champ? Donc, nous avons besoin d'être rassurés. Nous avons surtout et grandement besoin d'être écoutés — je pense que c'est important que les gens l'entendent aujourd'hui — afin que nos réalités individuelles se traduisent en actions efficaces et efficaces.

Au niveau de la gouvernance, bon, il est prévu, évidemment, un conseil d'administration de 15 membres autant au niveau de l'autorité que de l'autre entité, donc, du réseau qui va exploiter. Et, nous, bon, bien, c'est dans l'organisation et la composition, donc sept de ces 12 membres-là vont être des membres indépendants en ce qui a trait à l'autorité. Et, pour ce qui est du Réseau de transport métropolitain, sur les 15 membres, 10 vont être des membres indépendants.

Donc, pour nous, il y a là un sérieux déficit démocratique qui nie les principes sur lesquels repose d'ailleurs l'accord de partenariat qu'on vient de conclure récemment avec le gouvernement du Québec et l'Union des municipalités du Québec et qui couvre la période de 2016 à 2019. Cet accord reconnaît la gouvernance de proximité et il contient un engagement à accroître l'autonomie municipale. Ce projet va tout à fait à l'encontre de ces principes, car il relègue, ni plus ni moins, les élus locaux à un rôle de spectateurs. C'est notre lecture et notre compréhension. Il faut y voir un déficit évident de démocratie. Qui est le plus à même de connaître les besoins locaux du fait d'un contact quotidien avec les citoyens, sinon les élus de ces localités? Donc, nous sommes les représentants dûment élus de nos populations respectives. À ce titre, nous avons le devoir de nous assurer que leurs besoins trouvent écho là où les décisions se prennent. En avons-nous le pouvoir avec les nouvelles structures qui seront mises en place et qui nous éloigneront encore plus des centres de décision à nos échelles respectives? À ce moment-ci, nous sommes franchement dubitatifs.

En ce qui concerne, maintenant, le financement, l'article 71 de la partie II du projet de loi mentionne... Évidemment, à l'alinéa 8°, plus précisément, il est spécifié que «la politique doit tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires». Que doit-on comprendre de cette notion d'équité? Pour notre part, cette notion d'équité doit s'appuyer sur des règles claires d'écofiscalité, et non pas tabler uniquement sur la richesse foncière, car les taxes foncières sont par définition des taxes régressives ayant peu à voir avec les revenus des ménages et, partant, avec leur capacité de payer. Je rappelle encore que notre population est vieillissante. Évidemment, souvent, ces gens-là sont à revenus fixes. Donc, d'avoir des taxes, des comptes de taxes qui augmentent chaque année, ce n'est pas nécessairement quelque chose qui est souhaitable dans le contexte présent.

À l'article 78 de cette même partie II, il est écrit que «les municipalités locales dont le territoire fait partie de celui de l'autorité lui versent un montant représentant un centin par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée». Ce qu'on constate, pour nous, quand on regarde ça, donc s'agit-il d'un montant qui s'ajoutera à nos factures respectives pour le transport collectif ou sera-t-elle compensée en partie ou en totalité par une réduction de ce que l'on injecte déjà dans le transport collectif? Pour nous, la facture est d'environ 500 000 \$ par année.

Quant au financement des activités du Réseau de transport métropolitain, nous en référons, bien sûr, aux articles 51, 60 et 61 de la partie III, dont je vous fais grâce de lecture. Donc, en ce qui concerne Saint-Bruno, qui fait partie de l'agglomération de Longueuil, la base de calcul restera-t-elle la même qu'actuellement? Qu'en sera-t-il pour les autres municipalités qui font partie d'une agglomération ou d'une municipalité régionale de comté? La base de calcul sera-t-elle uniforme pour toutes les villes de la CMM? Et comment intégrera-t-elle la notion d'équité inscrite à l'article 71 de la partie II?

Donc, à ce stade-ci, nous sommes tout bonnement préoccupés par tout ce que laisse ou ne laisse pas entendre ce projet de loi. Voilà. Grosso modo, on a fait le tour de notre mémoire.

• (16 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Alors, nous allons passer à la période d'échange. D'abord, pour le groupe gouvernemental, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Merci à tous d'être ici aujourd'hui et de nous avoir présenté votre mémoire ainsi que vos commentaires. Évidemment, je ne peux pas penser que ce que vous nous dites est réjouissant et je suis surtout inquiet d'entendre que le taux d'utilisation est en baisse de 27 %. C'est ça que vous avez dit?

M. Murray (Martin) : Selon les données qui nous ont été fournies par le Réseau de transport de Longueuil — donc, on parle des quatre réseaux — la diminution, c'est pour les trois mois d'octobre 2013, 2014, 2015. Et, pour nous, bien sûr, ça nous a étonnés quand on a vu ces chiffres.

M. Poëti : Bien, moi, en tout respect, là, je serais inquiet si j'étais vous. Qu'est-ce qui ne va pas? Qu'est-ce que vous ne faites pas ou qu'est-ce que vous pouvez faire de mieux pour arranger ça? C'est juste que vous regardez descendre ça, puis c'est correct? Vous avez des exemples ici. Puis ça, je m'attache à l'exemple parce que j'aime bien les faits, moi, on comprend mieux. Pas de reproche ici, on est ici pour échanger puis comprendre la problématique. Mais 27 % de décroissance dans une ville comme Saint-Bruno, honnêtement, si vous êtes surpris, je le suis avec vous. Et là vous dites : Les élus, on n'aura plus de pouvoirs, on ne sera pas consultés, là, on est importants, nous, dans la solution. Mais là, en tout respect, je vais l'étudier pourquoi vous êtes en 27 % de descente, mais êtes-vous responsables de la décroissance aussi? Parce que, si vous avez l'imputabilité du succès, vous devez avoir l'imputabilité de quelque chose qui est difficile.

Vous donnez un exemple ici. La plus grande école de ski de la province, Mont-Saint-Bruno, n'est pas desservie en transport collectif. Vous donnez un exemple concret, et j'apprécie ça. Les jeunes qui souhaitent s'y rendre en autobus doivent débarquer à trois kilomètres, l'arrêt le plus proche, et marcher le restant du trajet. Les autobus passent pourtant sur cet axe, mais ils appartiennent au réseau de transport de Sainte-Julie. Comme il est interdit de prendre des passagers sur un territoire autre que celui prévu par la loi, il n'est pas rare de voir des jeunes, le long de l'axe routier, marcher. Ça, ça vous inquiète, ça m'inquiète aussi.

La définition même du RTM va régler ça parce que, pour une fois, les gens vont se parler, parce que, pour une fois, l'axe va être accessible à tout le monde. C'est une des raisons... J'aurais voulu trouver un exemple, honnêtement, j'aurais eu de la difficulté à ne pas trouver quelque chose de mieux que ça, là, c'est vous qui me le soulignez.

M. Murray (Martin) : Bien, la réponse est toute simple. Je vais laisser ma collègue Mme Bérubé répondre à votre question, c'est...

M. Poëti : Mais êtes-vous d'accord avec moi que le RTM, la façon dont on le propose, va régler immédiatement ce que vous soulevez là?

M. Murray (Martin) : Bien, on l'espère, on l'espère.

M. Poëti : Mais c'est la définition même.

M. Murray (Martin) : On l'espère. Tout ce qu'on vous souligne, nous, c'est qu'actuellement, vous voyez, on fait partie du Réseau de transport de Longueuil, et notre capacité d'intervenir, de modifier, de changer, de faire en sorte que... Comme vous le disiez tout à l'heure... Vous venez de le dire, là, c'est-à-dire qu'on constate une baisse, mais quel est notre pouvoir réel de faire en sorte de corriger la situation? On a un paquet d'idées. Maintenant, on est comme un peu coincés dans la façon dont les choses se passent. Je vais laisser ma collègue Mme Bérubé ajouter un peu d'éléments additionnels.

Mme Bérubé (Isabelle) : Merci, M. le ministre, de relever cette incongruité. Il y a une série d'incongruités qui sont relevées, là, à cette annexe que nous avons... Bon, ce sont des choses que, nous l'espérons, le projet de loi pourrait amoindrir. Notamment au niveau de la tarification, c'est très compliqué de sortir de chez nous parce que nous sommes situés en bout de course de l'agglomération. Alors, vous comprenez, toutes les villes qui sont limitrophes à la nôtre ont des systèmes différents. Alors, si le projet de loi permet de simplifier au niveau des tarifications, bravo! Et je comprends que c'est un des objectifs qui est visé.

Également, au niveau de la planification du réseau, si ça permet de mettre un terme à toutes ces chicanes de territoire, qui sont épouvantables et qui minent l'utilisation par les usagers, hein — on comprend que les gens ne veulent plus prendre les autobus — alors, soit, tant mieux.

Pour ce qui a trait à la baisse de l'utilisation du transport collectif à Saint-Bruno, nous l'attribuons, très franchement, à la mauvaise desserte et au mauvais service que nous leur offrons. Et, en soi, à Saint-Bruno, nous avons très peu de pouvoir de régler la situation de par la gouvernance, en fait, de l'agglomération de Longueuil. Moi, je siège au conseil d'administration du RTL, mais je fais partie du conseil d'administration, et je dois donc me comporter comme un membre du conseil d'administration, et je ne représente pas les citoyens de Saint-Bruno sur cette table, vous comprenez? Alors, c'est très, très difficile, dans la structure actuelle, de faire valoir nos besoins particuliers, et nous craignons que, dans une nouvelle structure encore plus grande, ça le soit encore plus. Alors, je pense que le mémoire fait état de ça, à savoir comment nous, élus, allons pouvoir mieux répondre aux besoins particuliers que notre population a en termes de transport en commun.

M. Poëti : Écoutez, c'est intéressant, cette discussion-là, parce que je pense exactement le contraire. C'est qu'on a à preuve les chiffres de votre décroissance, on a à preuve l'insatisfaction de vos citoyens, on a à preuve des exemples où... Plus loin, on parle d'un vieux monsieur qui doit changer de transporteur lorsqu'il arrive au bout du territoire. C'est ridicule, ça n'a aucun bon sens.

Vous dites que vous n'avez pas le pouvoir, aujourd'hui, de régler ça. On va vous le donner, et là vous dites : Oui, mais peut-être que nos élus ne pourront pas faire leur travail, et on n'aura pas de représentativité. C'est pour ça qu'on veut des membres indépendants, c'est pour ça qu'on veut des experts indépendants, au lieu, peut-être, que de construire une gare dans le milieu d'un champ sans penser quel accès on aura pour y aller, de la rendre attractive, de la rendre attrayante, de la rendre disponible. Évidemment, il n'y avait pas eu... de déplacer la voie, là, je comprends bien, là, mais comment on est consulté? Comment on peut être représenté? C'est pour ça qu'on insiste davantage sur les experts indépendants.

La ligne la plus efficace au Québec — électrique — c'est Deux-Montagnes. Ça va vous faire du bien, je vais vous en parler, je vais vous donner un exemple pourquoi on s'en va là, c'est la ligne la plus efficace, qui est la plus populaire, électrique, qui nous appartient. Bien, l'AMT, elle manquait d'argent. Parce que, là, on se disait: On a donné 100 % de ce qu'on devait payer, évidemment, pour Mascouche, en général, 75 %. Je suis allé chercher 175 millions additionnels pour remettre à l'AMT, pour dire: Écoutez, là, c'est vrai que vous aviez payé trop pour la ligne de Mascouche, voici 175 millions, achetez des wagons. Ah! ils n'avaient pas planifié de doubler la voie. Parce qu'il faudrait doubler la voie, et ça, ce n'était pas dans le programme des infrastructures, ce n'était pas dans la planification de l'AMT, ça, madame. Alors, quand vous me donnez vos exemples, qui, en parallèle, semblent ridicules, j'en ai des plus gros encore.

Alors, ce que je me dis, c'est que des experts indépendants... Et je n'enlève rien aux élus parce que vous êtes, en général, très bons pour servir vos citoyens avec les pouvoirs ou les capacités de décision ou d'influence que vous avez, mais maintenant le RTM va donner un pouvoir, évidemment, de décision, mais d'une vision, pour la première fois, non seulement de l'île de Montréal, mais métropolitaine dans son ensemble. Et c'est là que je pense que vos exemples, qui sont appropriés, renversants, inacceptables, inadmissibles, mais c'est la réalité... Alors, c'est pour ça qu'on veut vous aider dans ce projet de loi là. Peut-être que, M. le maire, vous étiez moins d'accord avec l'interprétation, de dire: Parce que je ne suis pas représenté. Mais une personne indépendante avec une expertise dans le transport, pensez-vous qu'elle va accepter quelque chose comme ça? Jamais de la vie.

C'est ça, l'objectif. C'est ça qu'on veut faire pour aller plus loin. Et, à partir de là, je veux vous rassurer, notre intention, c'est d'améliorer les services. Et ce qui m'embête aussi, c'est qu'à chaque fois qu'on crée une nouvelle structure ou une nouvelle ligne de transport — je pense au stationnement incitatif — la journée qu'on l'annonce, on a l'air fous un peu parce qu'il n'y a plus de place la première journée. Ils me l'ont fait vivre, là, l'AMT, là. Je suis allé annoncer, moi, deux fois des stationnements, des ouvertures, là, et je ne pouvais pas dire: Et d'ailleurs, vous voyez, ici, venez stationner, c'était plein, terminé, Candiac, Repentigny. Je l'ai fait trois fois. Alors, j'ai dit: C'est fini, je ne vais pas annoncer de stationnement tant que vous n'aurez pas l'espace pour recevoir les gens qui sont là. À chaque fois qu'on a un service, qu'on le donne, bien, les gens l'utilisent. Alors, je trouve ça malheureux, ce que vous vivez, et il me semble qu'il est bien temps de vous aider à passer à travers des situations aussi surprenantes que celles-là.

Je veux, au moins, vous rassurer, M. le maire, la représentativité, c'est une chose, mais le passé nous a montré que, honnêtement et en tout respect, ce n'est pas certain que l'ensemble des maires s'entendent tout le temps. Certains travaillent plus pour, évidemment, leur intérêt que l'intérêt collectif. Et il me semble que le transport, par définition — et je ne joue pas avec les mots — c'est un transport collectif, mais là on arrive à des murs parce qu'on est à la fin de la municipalité ou de votre ligne. Le RTM va changer ça. Ça, c'est sûr.

• (16 h 20) •

M. Murray (Martin): Bien, évidemment, nous, on a été échaudés, donc vous comprendrez qu'on est craintifs. La ville de Saint-Bruno, avant la fusion de 2001, était une ville qui avait son propre système de transport, comme a Sainte-Julie actuellement, et je pense que les citoyens étaient quand même assez satisfaits de ce qu'ils avaient. Ça nous donnait aussi la possibilité, je vous dirais, d'assurer une meilleure desserte, comme on parle, intralocale, ce qui n'est pas le cas actuellement. On vit, nous, une situation, depuis quelques années, qui nous amène à craindre des changements qui, pour nous, au lieu d'améliorer, pourraient, en fait, créer encore plus de complexité et nous éloigner davantage des centres de décision.

Ça fait qu'aujourd'hui on ne dit pas qu'on est contre le projet de loi, ce qu'on dit, c'est qu'on a des préoccupations, et on veut être rassurés. On veut s'assurer que Saint-Bruno, quand on va parler, peu importe à travers le canal qu'on va utiliser, mais qu'on soit écoutés et surtout que... On l'a vécu, d'ailleurs, à différentes reprises. Quand vous parlez d'experts indépendants — puis, justement, le terme «experts» peut faire peur à un certain nombre de personnes — c'est des gens qui se retrouvent un peu au-dessus de la mêlée et décident que ce qui est bon pour l'ensemble est bon aussi pour chacune des entités qui composent cet ensemble-là. Et puis c'est un peu ce qu'on a décrit dans notre mémoire, chacune des municipalités a ses particularités, a ses singularités. Donc, je pense qu'il faut en arriver avec quelque chose qui soit suffisamment flexible. On comprend que, pour les grands axes, il y a des choses qu'on peut mettre en place. Mais, quand on arrive au niveau des entités locales puis qu'on veut se donner un système qui soit performant, qui permet aux citoyens d'avoir le goût de le prendre et, éventuellement, à un rabattage vers une entité qui, pour nous, serait la gare, si on réussit à la déménager, bien, on pense qu'on pourrait augmenter l'attrait, créer... je vous dirais, de ceux qui pourraient être des utilisateurs, bien, entre l'auto aujourd'hui puis le transport en commun, de l'utiliser.

Vous savez qu'à Saint-Bruno... de toutes les villes de l'agglomération, c'est à Saint-Bruno qu'on a le plus d'automobiles par ménage et c'est aussi, de façon corollaire, l'endroit où on utilise le moins le transport en commun. Ça fait que nous, on est ici aujourd'hui, puis il y a aussi des valeurs qui nous animent, il y a des valeurs environnementales. Ça fait que l'objectif... on souscrit à l'objectif de 30 % qui est dans le PMAD puis on veut se donner les moyens d'y arriver. Donc, donnez-nous les outils, tout simplement, pour faire en sorte que nous, on fasse en sorte que, pour le citoyen de Saint-Bruno, le Montarvillois, le transport en commun devienne intéressant, attractif, pertinent à utiliser et qu'on puisse enlever un paquet d'autos sur la route. Voilà.

M. Poëti: Alors, je vous suis très bien. Je vous remercie. C'est clair, moi, en ce qui me concerne. Et je ne sais pas si j'ai réussi à vous rassurer, mais on peut difficilement faire pire que ça. Ce n'est pas du tout l'objectif, c'est faire beaucoup mieux que ça et mettre au coeur de nos préoccupations le service aux citoyens. Puis je vous remercie de votre honnêteté puis de la franchise avec laquelle vous nous livrez ces exemples-là, et on va s'en servir. Mais on savait déjà des choses comme celles-là, vous n'êtes, malheureusement, pas les seuls à vivre ça, et c'est pour ça qu'on va changer ça, monsieur, pour vous aider. Merci.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez commenter, M. le maire?

M. Murray (Martin) : Non, ça va, je pense qu'on se comprend, M. le ministre et moi.

Le Président (M. Reid) : D'accord.

M. Poëti : Êtes-vous rassuré un peu, au moins?

M. Murray (Martin) : Oh! bien, disons qu'on va attendre un peu pour se... On va se garder une petite gêne, comme on dit, pour le moment.

Le Président (M. Reid) : Alors, j'ai une demande d'intervention de la part de la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Merci de votre présence et de votre mémoire. Et je veux vous assurer qu'on apprécie énormément votre franchise, votre honnêteté. Et c'est important, quand on essaie de changer, et de créer, et de faire mieux, qu'on soit honnête un avec l'autre, et vous l'êtes. Alors, merci beaucoup.

J'aimerais vous poser une question sur une déclaration que vous faites à la page 11 de votre mémoire. Vous faites référence, à l'article 71 de la partie II du projet de loi, qui traite de la politique de financement... et vous dites que «cette notion d'équité doit s'appuyer sur des règles claires d'écofiscalité, et non pas tableur uniquement sur la richesse foncière». Alors, moi, j'aimerais que vous parliez un peu plus là-dessus, que vous expliquiez cette déclaration.

M. Murray (Martin) : Bien, je pense qu'au niveau de l'écofiscalité, je pense qu'on va tous migrer vers cette dimension-là. Donc, l'écofiscalité, c'est le principe aussi, un peu, du bonus-malus, là, donc, évidemment, bonifier... Quand les gens prennent un moyen ou utilisent quelque chose qui vient réduire nos émissions de gaz à effet de serre ou vient réduire notre empreinte écologique, je pense, c'est des outils qui doivent être encouragés. Et, en contrepartie, quand vous avez une situation où c'est l'inverse, mais, bien sûr, il doit y avoir un malus.

Donc, quand on parle d'écofiscalité, nous, c'est de regarder le principe, dans un premier temps, d'utilisateur-payeur. Je pense que c'est un premier élément qu'on doit considérer. Donc, vous utilisez le service. En contrepartie, du fait que vous utilisez un service qui vous permet de réduire votre empreinte, bien, il doit y avoir aussi une certaine récompense. Parce que, vous savez — puis je reviens à la notion de la richesse foncière — la difficulté qu'on a avec la richesse foncière, c'est que ce sont des taxes régressives, puis on ne le dira jamais assez. Donc, ce n'est pas du tout lié aux revenus des gens, c'est relié à la valeur de leurs bâtiments ou de leurs bâtisses. Et vous savez qu'à Saint-Bruno — puis on a des exemples frappants — il y a des gens qui sont là depuis 40 ans ou 45 ans, ils ont acheté leur maison à une époque, dans les années 60, à 25 000 \$. Aujourd'hui, ils se retrouvent que la maison vaut 400 000 \$ et qu'elle est imposée en conséquence, et ces gens-là ont des revenus fixes depuis de nombreuses années.

Ça fait que c'est sûr qu'on est très attentifs à nous assurer qu'on ne vient pas ajouter à ce fardeau-là, étant donné que ces personnes-là sont dans des situations qui ne sont pas toujours évidentes. Puis, contrairement à ce que les gens peuvent penser, Saint-Bruno n'est pas une ville riche d'un bout à l'autre, on a quand même un taux de pauvreté, selon les règles de Statistique Canada, qui est un peu plus élevé même qu'à Saint-Basile ou même à Sainte-Julie, du fait que notre population est un peu plus âgée, donc est plus vulnérable. Ça fait qu'on est très attentifs à ça.

Et, pour moi, l'écofiscalité, c'est une façon de regarder comment on peut éventuellement aller chercher du financement additionnel sur la base d'une utilisation d'un service, ce qui n'exclut pas la richesse foncière. Pour nous, ça n'exclut pas ça. Ce qu'on dit simplement, on ne doit pas, comme on le vit actuellement... Nous, les quotes-parts qu'on verse à l'agglomération de Longueuil pour le RTL sont basées sur non pas uniquement la richesse foncière, mais sur le potentiel fiscal. Donc, on vous dit : Compte tenu de la composition de votre assiette fiscale, voilà, vous allez payer davantage. Et, pour nous, bien, je vous dis, ça nous limite dans la capacité d'utiliser cet argent-là pour d'autres fins que celle-là. Donc, juste pour vous donner un exemple, Saint-Bruno, pour quatre services... Je vais vous donner les quatre services actuellement quand on parle de potentiel fiscal. Le service de l'évaluation, le service de pompiers, le service policier puis le RTL, ça nous coûte exactement... On prend trois villes comparables, là, on parle de Saint-Bruno et trois autres villes — Chambly, il y a Sainte-Catherine et puis il y a Sainte-Julie — et l'écart est de 9,7 millions. Donc, ça nous coûte 18,7 millions pour ces quatre services-là, en moyenne 8,9 millions ou 8,7 millions pour les trois autres villes.

Ça fait que, vous voyez, c'est une captation d'argent qui fait en sorte que nous, on aimerait bien avoir cette possibilité-là, on aimerait bien que le 6,5 millions qu'on verse actuellement à l'agglomération ou au RTL pour cette desserte-là, qu'on puisse l'utiliser pour, justement, améliorer puis rencontrer ce que disait M. le ministre Poëti tout à l'heure, à savoir, bon, éviter la diminution de l'achalandage, donc faire en sorte qu'on intéresse davantage les gens à utiliser le transport en commun. Donc, c'est pour ça que je vous dis, quand on parle d'écofiscalité, c'est aussi une façon, non uniquement du côté de celui qui paie, mais aussi de la municipalité, de faire en sorte de bonifier des services à l'intérieur de ce qui est offert initialement. Ça fait que c'est un peu... Mais c'est un dossier qui, pour nous, doit être fouillé, et on doit aller dans cette direction-là le plus possible.

Puis là, quand on parlait d'utilisateur-payeur, on peut parler aussi d'utilisateur-pollueur. Donc, ça fait partie aussi de la dynamique qu'on doit mettre en place. Et tous les horizons sont ouverts, si vous voulez que je vous donne... Je pourrais passer des heures à vous en parler parce qu'on a déjà beaucoup réfléchi là-dessus, mais je ne pense pas que c'est l'objet aujourd'hui. Ce qu'on voulait simplement vous dire, c'est qu'il faut regarder le financement du transport en commun sur d'autres bases que la seule richesse foncière parce que la richesse foncière a cet effet pernicieux d'être une taxe régressive, contrairement à la taxe sur les revenus, qui, elle, est une taxe progressive.

Mme de Santis : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, merci, M. Murray, de vous être déplacé avec vos collègues. Donc, je pense que votre témoignage est extrêmement intéressant. C'est sûr que c'est aussi un témoignage qui présente une situation qui ne va pas dans la direction qu'on souhaitait, mais, contrairement au ministre, moi, je ne vois pas trop comment le projet de loi pourra vous aider, étant donné que vous allez rester à l'intérieur du RTL. Et donc, à ce moment-là, le témoignage que vous apportez, c'est dire : Là, on est un sur cinq, puis déjà, à un sur cinq, on a de la misère à tirer notre épingle du jeu, puis on se retrouve avec des résultats qu'on ne souhaiterait pas avoir parce que le service n'est pas un service à la hauteur de ce qui est souhaité par les gens de Saint-Bruno.

Puis je comprends, là, quand vous parlez du Mont-Saint-Bruno, là, tout à fait. Ma fille donne des cours de ski au Mont-Saint-Bruno, et il n'y a pas moyen qu'elle prenne le transport en commun, il faut que j'aie la conduire. On s'organise, là, on convoitue deux monitrices en même temps, là, donc, avec d'autres parents pour, justement... Moi, je suis de Longueuil, donc obligée d'aller la conduire parce que le service d'autobus n'est pas intéressant. Puis j'avais entendu parler aussi de la question de Saint-Hyacinthe. Ça, c'est fou aussi, là, que des étudiants de Saint-Bruno préfèrent aller à Saint-Hyacinthe parce qu'ils sont mieux desservis au niveau du transport en commun, alors que c'est plus loin de Longueuil.

Donc, dans le fond, le témoignage que vous nous amenez, c'est que vous êtes un sur cinq, et là, bien, avec les deux nouvelles autorités qui vont être créées, vous allez être un sur un encore plus grand nombre. Je ne sais pas exactement il y en a combien, de municipalités dans la CMM, là.

• (16 h 30) •

M. Murray (Martin) : 82.

Mme Ouellet : 82. Donc, un sur 82. Donc, c'est sûr que ça fait réfléchir. Moi, lors de l'étude du projet de loi, là, effectivement... Et je voulais savoir, toutefois, le RTL, c'est tout ce qui est réseau de transport vers Longueuil, mais vous êtes desservis aussi vers Saint-Hyacinthe, ça fait qu'à ce moment-là vous êtes desservis par...

M. Murray (Martin) : ...

Mme Ouellet : C'est un CIT?

M. Murray (Martin) : Le CITVR, qui est la commission intermunicipale de transport de la Vallée-du-Richelieu.

Mme Ouellet : De la Vallée-du-Richelieu. O.K. Qui dessert, là, à ce moment-là, jusqu'à Saint-Bruno, même si vous n'êtes pas dans le même territoire? Comment ça fonctionne?

M. Murray (Martin) : Bien, c'est parce qu'il y a eu une entente entre le RTL puis le CITVR. Donc, l'entente qui est avec le CITVR, c'est de dire : Bon, vous passez déjà sur la 116, pouvez-vous, s'il vous plaît, arrêter et prendre, en passant, les passagers, là, les personnes qui pourraient être intéressées à utiliser le transport qui vous amène à Montréal ou qui peut vous amener, effectivement, à Saint-Hyacinthe? Et, en contrepartie, il y a plusieurs, quand même, dizaines de milliers de dollars qui sont donnés au RTL. Donc, le RTL, en quelque sorte, a acheté un droit auprès du CITVR d'arrêter les autobus à quelques endroits pour qu'ils puissent prendre les citoyens, les Montarvilleois, dans une direction ou dans une autre.

Ça fait que oui, c'est sûr que ce sont des éléments... Vous savez, mais c'est parce que Saint-Bruno a cette particularité d'être à cheval entre deux entités. Bon, on est du côté de l'agglomération de Longueuil, mais, en même temps, initialement, on faisait partie de la Vallée-du-Richelieu. D'ailleurs, au niveau de l'organisation même des différents services gouvernementaux, au niveau de l'emploi on relève de la Vallée-du-Richelieu, au niveau de la santé on relève aussi de la Vallée-du-Richelieu ou d'un élément plus large qui s'appelle Richelieu-Yamaska et, au niveau de l'entrepreneuriat, bien, c'est Longueuil. Donc, c'est un mélange. Et, vous voyez, au niveau du transport en commun, c'est ce que l'on vit, on est un peu à la jonction ou à la limite de deux entités, ce qui fait que c'est un peu compliqué pour tout le monde et ce qui fait aussi qu'on arrive à cette situation-là un peu aberrante où ça coûte moins cher d'aller étudier à Saint-Hyacinthe que d'aller étudier au cégep Édouard-Montpetit à cause de la tarification.

Mme Ouellet : En plus, que ça coûte moins cher. C'est moins long, mais, en plus, ça coûte moins cher. Donc...

M. Murray (Martin) : Parce qu'il y a eu une entente particulière avec le cégep aussi de Saint-Hyacinthe pour les étudiants qui fréquentent cet établissement-là.

Mme Ouellet : Et là avez-vous étudié les impacts que pourrait avoir... Parce que, là, si je comprends bien, le CIT de la Vallée-du-Richelieu va être intégré au réseau. Donc, avez-vous un peu évalué les impacts que pourrait avoir, dans le fond... Il va disparaître, là, ce CIT là, et je ne le sais pas, parce que, là, c'est... Saint-Hyacinthe va être en dehors du territoire du réseau, mais le CIT de la Vallée-du-Richelieu, il est à cheval, là, sur les deux réseaux. Donc, savez-vous

comment ça va pouvoir s'appliquer, le fait que ce CIT là ne pourra pas continuer, en tout cas comme il opère actuellement, là?

M. Murray (Martin) : Bien, nous, à ce stade-ci, on ne peut pas, évidemment... C'est parce que, quand on parlait de préoccupations tout à l'heure, c'est sûr que, dans le projet de loi, bon, il y a des éléments qui sont absents... En tout cas, ils sont difficiles à décoder. Mais, pour nous, ce n'est pas la crainte de la fusion des différentes entités au niveau du transport qui nous inquiète, c'est, en bout de ligne, ça va donner quoi. C'est-à-dire qu'on peut toujours fusionner, je pense que le CITVR va continuer à desservir sous un autre nom, je présume, ce réseau-là, donc il va continuer à passer sur la 116. On présume qu'éventuellement tout le monde va s'entendre, le RTL et le nouveau CITVR ou le Réseau de transport métropolitain, pour s'assurer, en fait, que ces services-là, qui sont offerts actuellement, vont continuer de l'être et, on espère, bonifiés.

C'est la même chose avec Sainte-Julie. Vous savez, Sainte-Julie a un réseau tout à fait indépendant, et Sainte-Julie, les autobus passent sur le Rang des Vingt-Cinq, mais il ne peut pas prendre aucun passager sur le Rang des Vingt-Cinq. On est en train de négocier avec eux autres, là, actuellement, puis je pense qu'il y a une ouverture, autant du RTL que du côté de Sainte-Julie, pour trouver un moyen de faire en sorte qu'on puisse obvier à ce problème-là, là, qui est un peu embarrassant, vous avez un autobus qui passe d'un côté comme de l'autre puis qui ne prend pas personne, alors qu'au fond les Montarvillois pourraient être intéressés à prendre ce réseau-là.

Ça fait que, voyez-vous, c'est des choses qui peuvent se faire actuellement. Ça prend beaucoup de bonne volonté, et, quand on s'adresse à l'intelligence des gens, je pense qu'on peut arriver à des solutions. Et, nous, ce n'est pas tellement le projet de la mise en... Le projet de loi n° 76, pour nous, n'est pas un problème en soi — je pense que oui, il y a une relecture qui doit être faite en termes de desserte en transport en commun, puis ça, tout le monde en convient — c'est : Maintenant, nous, en tant qu'élus, en tant que ville, petite ville de 26 800 habitants sur un territoire qui en compte plus de 3 millions, on est où là-dedans, nous autres, puis comment... Par exemple, quand on va dire : Nous autres, vous savez, on a des besoins qui nous appartiennent, qui sont un petit peu particuliers, on veut déménager notre gare, on veut en faire un centre attractif, intéressant, on ne voudrait plus que les gros autobus circulent dans Saint-Bruno, mais que ça soit une structure entière avec des petits véhicules électriques qui vont amener les gens, qui vont rabattre les gens dans cette gare-là où il pourra y avoir, par exemple, un autobus de 45 ou 50 passagers qui partirait aux 15 minutes...

Donc, c'est cette façon-là, cette vision-là que nous... On espère que, dans la nouvelle structure, on va pouvoir dire : On lève la main, puis, voyez-vous, Saint-Bruno, c'est ça, notre projet à nous en tant que collectivité. Puis peut-être qu'ailleurs, à Sainte-Julie, ils ont une vision autre, mais moi, je ne veux surtout pas qu'on en arrive à une situation où, parce qu'on dit : Voilà, on prend l'ensemble des villes, on fait une lecture moyenne, puis on dit : Maintenant, on l'applique à tout le monde. C'est ça, notre crainte, actuellement, je vous dirais, puis c'est ça qui fait qu'aujourd'hui on se présente devant vous, là. Et on fait juste lever la main, est-ce qu'on peut être écoutés? Est-ce que...

Puis je pense que ceux qui sont les mieux à même de définir les besoins de leur population, c'est nous. Durant la période — au cours des mois, là — hivernale, on va faire une consultation auprès de notre collectivité. On va la faire en dehors de tout ce qui existe en termes de réseau de transport, mais on va aller au-devant de nos citoyens pour leur dire : Voyez-vous, là, on est là, là, puis on constate une baisse de la fréquentation, c'est quoi, les problèmes qu'on vit au niveau de notre transport en commun? Qu'est-ce qu'on pourrait faire? Qu'est-ce qui pourrait être amélioré? Et donc c'est à partir de ça, et c'est ça, cet élément-là qu'on espère présenter éventuellement soit au RTL, soit à la nouvelle entité qui pourrait exister pour dire : Voilà, c'est nos besoins. Maintenant, est-ce que vous êtes en mesure d'y répondre? Surtout, est-ce que vous êtes à l'écoute? Puis est-ce que vous allez nous donner les moyens de faire en sorte qu'on puisse rencontrer ces besoins-là?

Mme Ouellet : Oui. Donc, je comprends que vous avez des craintes, là, concernant le mur-à-mur, et vous dites, là : On connaît les besoins de nos citoyens, comment on pourrait s'organiser au niveau de la ville avec l'urbanisme, puis tout ça? Qu'est-ce que vous suggéreriez comme amélioration au projet de loi pour avoir une meilleure confiance que les deux nouvelles structures qui vont être créées puissent être à même de répondre à vos besoins?

M. Murray (Martin) : C'est une bonne question. Vous savez, dans une optique où vous avez une entité comme celle-là, qui est une entité de CMM dans laquelle on va retrouver 15 membres au niveau des conseils d'administration respectifs des deux entités, on se sent très loin. Je pense qu'il faudrait trouver le moyen de faire en sorte que ces conseils d'administration là aient des obligations de rencontrer les villes, de s'asseoir avec eux autres. Je n'ai pas d'outil, aujourd'hui, à vous proposer. C'est-à-dire qu'on a déjà, nous autres, le RTL. C'est sûr que, dans un monde idéal — en tout cas, si on parle pour nous — dans un monde idéal, là, moi, ce que je verrais très bien, c'est que tout ce qui est intramunicipal, ça soit de prérogative municipale. Tout ce qui est extramunicipal ou intermunicipal, oui, ça pourrait relever d'une entité autre. Mais on sait très bien qu'on se ramasserait avec comme 82 réseaux plus un autre grand réseau, on serait ramassés dans une espèce de système kafkaïen. Mais oui, je pense que ceux qui sont les plus aptes à bien définir... et avec aussi ce qu'on mettrait en place puis les moyens financiers qu'on pourrait aussi injecter là-dedans, bien, je pense qu'on pourrait être à même de bien desservir. Ça, c'est dans un monde idéal.

Maintenant, cet inter ou inframunicipal, comment la nouvelle entité peut éventuellement l'intégrer? C'est ça, la question qu'on doit se poser aujourd'hui, comment moi, à travers ce conseil d'administration là, composé de 15 personnes, dont une majorité sont des experts indépendants, comment moi, je vais pouvoir leur parler, comment je vais pouvoir faire reconnaître mes besoins et qu'on puisse y répondre adéquatement sans que... Il y a aussi un élément qui est incident, on m'envoie une facture puis, s'il faut qu'on ajoute des choses, on me dit : Bien, ça va vous coûter davantage. Puis je reviens au

montant qu'on paie, je pense que le 6,5 millions qu'on verse actuellement à Saint-Bruno, qui est à peu près 260 \$ par habitant, je pense que, pour nous, on pourrait faire beaucoup plus que ce que l'on fait actuellement. Et ce qu'on espère, c'est que, justement, on puisse faire beaucoup plus que ce qu'on fait actuellement.

• (16 h 40) •

Et je vais vous dire aussi en passant : Quand on parle du RTL, on peut toujours jeter la pierre au RTL, mais le RTL, nous, on est comme, je vous dirais, une excroissance parce que Saint-Bruno fait partie de l'agglomération de Longueuil, vous avez cinq villes, la façon de se déplacer sur la Rive-Sud, vous aviez un peu une vision qui est un peu parallèle au fleuve Saint-Laurent. Du côté de Saint-Bruno, on est à l'extérieur, donc on est un peu en retrait, ce qui oblige à certaines contorsions, et on comprend que ce n'est pas toujours évident et toujours simple. Donc, c'est dans ce contexte-là. Vous savez que, des cinq villes de l'agglomération, la seule qui n'est pas reliée par un pont à Montréal, c'est Saint-Bruno. Donc, c'est juste pour illustrer un peu la réalité dans laquelle on se retrouve, et il faut tenir compte de cet impératif-là.

C'est pour ça que l'ajout, éventuellement, de services qui viendraient soit par la 116, ou même par le Rang des Vingt-Cinq, ou par toute autre route dans laquelle les transports existants transitent, bien, pour nous, c'est un plus. Je pense que ce qu'il faut faire, c'est une conjonction d'éléments pour faire en sorte qu'on puisse arriver à une meilleure efficacité puis une meilleure efficacité dans tout ce que l'on a comme outils de transport actuellement. Ça fait que, de ce côté-là, oui, je pense qu'il y a comme une relecture à faire de notre desserte en transport en commun ou transport collectif au niveau de la CMM. Est-ce que le projet de loi n° 76 trace la meilleure voie? Bien, nous, on a certaines préoccupations puis on espère d'être rassurés, mais on n'est pas fondamentalement contre.

Mme Ouellet : Bien, si, en tout cas, à tête reposée, vous avez des idées, des améliorations qu'on pourrait apporter au projet de loi n° 76 pour vous rassurer quant à la prise en considération de vos besoins plus particuliers, je pense, ça sera vrai pour Saint-Bruno, mais ça sera vrai pour plein d'autres plus petites, peut-être, municipalités, je pense qu'il ne sera pas trop tard, là, pour nous faire parvenir ces idées-là parce que c'est ça, l'objectif, lorsqu'on va faire l'étude article par article du projet de loi, ça va être de l'améliorer pour essayer, là, de répondre aux besoins, là, des différentes municipalités et des citoyens qui sont touchés par le projet de loi.

M. Murray (Martin) : Bien, moi, je vous dirais par rapport à ça, s'il y avait une façon de voir... Parce que, là, on ramène tout ça, bien sûr, au centre, à la CMM, je pense que les notions de couronne nord, de couronne sud, et, à l'intérieur même de la couronne sud, il y a aussi certains territoires... je pense que ce qu'on doit viser, c'est la cohérence, une certaine cohérence au niveau du découpage territorial. Et, comme nous, on se dit : Bien, coudon, du côté de Saint-Bruno, bien, notre cohérence, c'est davantage autour de la montagne, donc on parle de Saint-Bruno, Saint-Basile, Sainte-Julie, à la limite, Saint-Mathieu-de-Beloeil, donc il y a... Et c'est cet aspect-là, peut-être, qu'on doit considérer davantage plutôt que de nous rattacher de façon artificielle... Puis ce n'est pas parce qu'on dit : Bien là, l'agglomération, ce n'est pas bon, ce n'est pas ça qu'on dit. Mais, d'un point de vue desserte, s'il y a une réflexion à faire, il faut peut-être réfléchir en fonction de ces agrégats-là.

Donc, il y a des proximités territoriales qui vont créer des facilités plutôt que de créer artificiellement des territoires qui vont créer des complexités. Comme je vous dis, par rapport actuellement à l'agglomération de Longueuil, Saint-Bruno est comme un peu excentrique, donc c'est sûr que ça devient un peu compliqué pour tout le monde, alors que, si on a une lecture plus large, avec Chambly, qui pourrait, d'ailleurs, favoriser l'intermunicipal, qui est le gros problème... On en parle depuis des années, je vous dirais, presque des siècles, on n'a jamais réussi à... Parce qu'aller à Sainte-Julie, nous autres, en transport en commun, ce n'est pas évident. Même, je vous dirais, aller travailler à Boucherville, pour un citoyen de Saint-Bruno, il faut qu'il passe par Longueuil, ce n'est pas évident. Aller...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Je dois vous...

M. Murray (Martin) : Aller au cégep Édouard-Montpetit, ce n'est pas évident non plus.

Le Président (M. Reid) : Je dois vous interrompre parce qu'il faut préserver le temps ici également au deuxième groupe d'opposition. Alors, pour le deuxième groupe d'opposition, M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, madame, d'être avec nous aujourd'hui. Vous savez, quand on prend la lecture de votre mémoire, moi, si je résume ça en une recommandation majeure, ça serait la même que l'AQTIM nous a faite puis la CMM nous a faite en ce qui concerne le conseil d'administration, qui doit être formé d'une majorité d'élus en vertu du principe de l'imputabilité. C'est pas mal ça que je retiens de votre grande demande. Ça se peut-u?

M. Murray (Martin) : Oui, mais ce n'est pas uniquement ça. Oui, c'est sûr que, pour nous, la question de la gouvernance est un élément central, on pense que les élus ont la capacité de bien représenter leur collectivité. On est 82 municipalités, il est évident qu'on ne peut pas se ramasser, les 82 maires, sur un conseil d'administration. Autrement, on se retrouverait comme un présidium. Je ne suis pas sûr que c'est ça qu'on souhaite. Mais il y a peut-être moyen... Comme j'ai dit tout à l'heure, la question des agrégats fait peut-être qu'il y aurait peut-être lieu... Donc, je ne sais pas... Et c'est peut-être une piste à explorer, donc, regarder la CMM. À la limite, si on a 15 agrégats dans lesquels il y a une cohérence d'ensemble et qu'on aurait une représentativité sur le conseil d'administration des deux entités, peut-être que ça répondrait à ce besoin-là.

Oui, nous, ce qu'on souhaite, c'est une gouvernance qui soit davantage composée d'élus que d'experts indépendants. Mais, ceci étant dit, ça ne règle pas nécessairement le problème qui est aussi celui de l'éloignement de

la prise de décisions. Donc, ça aussi, ça nous inquiète. Et, nous, ce qu'on vise, c'est faire en sorte qu'on ait un système de transport qui soit le plus efficace et le plus efficient possible, et ça, on ne le perdra jamais ça de vue, peu importe le type de gouvernance.

M. Lemay : Ceci étant dit, quand on regarde la CMM puis l'AQTIM, eux autres, ils demandaient surtout en ce qui concerne du réseau, le RTM. Et vous faites partie du RTL, donc, par définition, vous ne ferez pas partie du RTM. Vous allez être sous l'autorité, mais pas dans le RTM, vous allez continuer d'être dans le RTL. Donc, vous avez déjà votre représentativité d'élus à travers le RTL.

M. Murray (Martin) : C'est ça, c'est une complexité additionnelle, que va-t-il rester du RTL quand le projet de loi va être adopté? Parce que ce n'est pas clair pour personne, le rôle que vont jouer les élus à l'intérieur du RTL ou des autres sociétés de transport. Donc, ce n'est pas évident à ce stade-ci, et oui... Puis le mandat de planification, évidemment, est ramené à l'autorité. Donc, ce qu'il va rester, c'est la dimension exploitation, et on sait très bien que l'un ne va pas sans l'autre. Donc, quand on parle de planification, si on veut offrir des services, on va d'abord les planifier, les regarder, les analyser pour éventuellement les bonifier puis les améliorer. Donc, ça va être une commande qu'on va passer soit au Réseau de transport de Montréal ou au Réseau de transport de Longueuil, mais, en bout de ligne, la décision de faire ou de ne pas faire telle chose va revenir à l'autorité. Donc, oui, mais, pour nous, à ce stade-ci, je peux vous dire que le RTL reste un peu un mystère dans sa composante finale.

M. Lemay : O.K. Présentement, si on reprend vos... à la page 14, là... Puis le ministre a relevé la première incongruité vécue par les usagers de Saint-Bruno, là, en ce qui concerne ce qui se passe devant la station de ski du Mont-Saint-Bruno. Présentement, le RTL ne passe pas devant le Mont-Saint-Bruno. Vous arrêtez, là, en périphérie, où c'est que vous avez vos rues résidentielles, mais le RTL ne passe pas devant le Mont-Saint-Bruno. Par contre, la société de transport de Sainte-Julie, eux, ils passent sur le rang pour s'en aller, j'imagine, après ça, quoi... Est-ce qu'ils se rendent jusqu'aux Promenades St-Bruno ou ils suivent la 116 puis ils rentrent jusqu'à Montréal? C'est ça?

Mme Bérubé (Isabelle) : Ils vont aux Promenades, oui.

M. Lemay : Ça fait qu'eux, dans le fond, le RTM, après le projet de loi, vont continuer de passer devant le Mont-Saint-Bruno. Là, ce qu'on semble dire, c'est que maintenant, avec ce projet de loi là, en cause que c'est l'autorité qui gère tout le territoire, il va y avoir un arrêt possible devant le Mont-Saint-Bruno. Mais ça reste que la RTL, elle, elle n'y va pas, là, jusqu'à Sainte-Julie, là. Ça fait que ça...

M. Murray (Martin) : Vous voyez, ce que vous démontrez, c'est la complexité.

M. Lemay : Ça, c'est un point, là, un exemple.

M. Murray (Martin) : Ça fait que, là, on va comme avoir dans le projet de loi... au final, le projet de loi va, en fait, garder deux entités, le RTL puis le réseau de transport de Sainte-Julie ou ce qu'on appelle l'OMIT de Sainte-Julie, là, mais qui va disparaître à travers le réseau de transport... On va être quand même dans une situation où vous avez deux entités qui vont s'entrechoquer. Le RTL n'ira pas plus du côté... En tout cas, je ne pense pas, à ce stade-ci, qu'il va aller plus du côté de Sainte-Julie, mais Sainte-Julie va être desservie, elle, par le Réseau de transport de Montréal. Ça fait qu'on reste dans... C'est pour ça que je parlais tout à l'heure de zone de cohérence où, moi, je pense que, s'il y a une piste à explorer, là, c'est peut-être celle-là.

M. Lemay : O.K. Parce que, dans le fond, ce que vous vivez présentement, c'est en cause, si on veut, de... la multitude d'organismes ou de services de transport public fait en sorte que vous êtes limités dans des transports, si on veut, est-ouest, là, et c'est plus nord-sud que ça fonctionne pour s'en aller vers Montréal. Vous preniez l'exemple tantôt du cégep Édouard-Montpetit. Bien, moi, il me semble, si j'étais un étudiant qui réside à Saint-Bruno, qui veut aller au cégep Édouard-Montpetit, j'imagine que je prendrais un autobus qui m'emmène jusqu'aux Promenades St-Bruno, puis, des Promenades St-Bruno, je peux reprendre une autre ligne qui s'en va jusqu'au cégep. Est-ce que c'est ça qu'ils doivent faire présentement ou si c'est un petit peu plus compliqué que ça?

M. Murray (Martin) : Allez-y, madame...

Mme Bérubé (Isabelle) : En fait, ils doivent transiter par le métro Longueuil obligatoirement.

M. Lemay : Pourquoi?

Mme Bérubé (Isabelle) : Parce que c'est comme ça que le réseau est développé. Alors...

M. Lemay : Il n'y a rien qui s'en va aux Promenades St-Bruno?

Mme Bérubé (Isabelle) : Oui. Il y a, effectivement, des autobus qui vont aux Promenades St-Bruno, mais ce n'est pas des autobus qui vont nécessairement se rabattre au cégep.

M. Lemay : Des Promenades St-Bruno, là, si je ne me trompe pas, là, il y a la ligne 8 ou la ligne 88 qui s'en va jusqu'au cégep. Pourquoi est-ce que vous dites qu'il faut aller jusqu'au terminus de Longueuil?

Mme Bérubé (Isabelle) : C'est plus long.

M. Murray (Martin) : Parce que ce n'est pas évident.

M. Lemay : Parce que les horaires sont mal agencés présentement?

• (16 h 50) •

Mme Bérubé (Isabelle) : Oui. Bien, tu sais, la 99, qui est la ligne qui parcourt les rues, là, sur une fréquence... à chaque heure, en fait, là, elle, elle se rabat direct sur Longueuil, elle va passer aux Promenades seulement la fin de semaine. Il y a des autobus qui se rabattent aux Promenades, mais la fréquence n'est pas la même, là. Alors, le trajet logique, c'est de se rendre jusqu'à Longueuil, là, de transférer et, ensuite, d'aller au cégep. Ça fait que ça leur prend 1 h 30 min, se rendre. Alors, ils préfèrent emprunter la voiture de leurs parents.

M. Lemay : Je comprends. En fait, moi, je posais cette question-là juste par rapport aux problématiques que vous apportez, dans les cinq problématiques, les cinq exemples que vous avez apportés, qu'on a discutés un peu au préalable. Mais ça reste que, dans le fond, vous avez des inquiétudes quant à est-ce que le service va être amélioré dans votre municipalité. Grosso modo, c'est un peu ce que vous venez nous dire aujourd'hui. Puis vous appréhendez que vous n'aurez pas plus de services éventuellement, alors que, dans le fond, l'objectif final, c'est de faire un arrimage de tous les transports en commun puis de bonifier l'offre à tous les citoyens. Ça fait que, là, dans le fond, vous avez une inquiétude. Face à ce qu'on devrait voir possiblement d'une façon positive, bien là vous venez nous dire : Non, non, non, nous, on voit vraiment un élément négatif, là.

M. Murray (Martin) : Bien, en fait, quand vous parlez d'appréhender, je pense qu'on n'a pas d'appréhension, on a une préoccupation. Actuellement, le problème, c'est qu'on n'est pas bien desservis, on l'a dit, au niveau du transport collectif. Et on ne met pas la faute sur qui que ce soit, c'est les structures qui font en sorte qu'on arrive à cette situation-là. Et les moyens financiers font en sorte que, bon, ce n'est pas toujours évident de développer de nouvelles lignes. Ça fait qu'on peut peut-être en ajouter une, il faut en enlever une autre, puis on paie très cher, là. Mais c'est la répartition de la facture qui crée ce problème-là.

Mais on constate aussi qu'il y a d'autres services existants parce que Saint-Bruno, c'est quatre entités de transport différentes : c'est l'AMT, c'est le CITVR, c'est l'OMIT de Sainte-Julie, puis c'est le RTL. Tout ce monde-là passe en quelque part sur le territoire de Saint-Bruno, mais on en ramasse un petit bout à certains... Sur le Rang des Vingt-Cinq, on passe régulièrement. Les autobus de Sainte-Julie, ils passent. Il en passe beaucoup, là, mais on ne ramasse personne. Puis RTL, bien, arrête au niveau d'Yvonne Duckett ou à peu près. Ça fait que, là, on est... Puis là c'est sûr qu'on a au niveau... On parlait tout à l'heure du parc Mont-Saint-Bruno, c'est 880 000 visiteurs par année. Le Domaine du ski Mont-Bruno, bien, c'est la plus grosse école de ski au Canada, et donc... Et là on se dit : Bien, coudon... Mais c'est ça, là, c'est ça.

Et donc d'amener déjà les gens à réaliser cette dimension-là parce que ce sont des... Il faut comprendre aussi que, là, on parle pour Saint-Bruno, mais ces équipements-là sont des équipements régionaux, à la limite, de la CMM parce que c'est des gens de partout qui viennent à Saint-Bruno, au Domaine du ski, puis, bien sûr, à la montagne, mais voyez-vous... Ça fait qu'on raisonne sur une base qui est peut-être plus locale, ce qui nous empêche d'avoir une lecture plus globale.

Ça fait que c'est pour ça que je vous dis que nous, on n'est pas contre l'histoire de revoir le service de transport collectif, on est probablement rendus là. On n'a pas d'appréhension quant au service parce qu'on n'a pas peur que le service ne s'améliorera pas. En fait, nous autres, ce qu'on souhaite, c'est que le service s'améliore, et tout changement qui va permettre d'avoir une lecture plus globale, plus large, pour nous, c'est un plus, c'est un acquis. Donc, à ce stade-ci, on a des préoccupations, puis on le répète, on ne le répétera jamais assez, nous, on lève la main, y a-tu quelqu'un qui va nous écouter? C'est juste ça qu'on dit. Puis on a des choses à vous dire, puis on aimerait bien ça que les gens, quand on va les dire, qu'on vienne nous voir, qu'on s'assoie puis qu'on regarde, surtout pas planifier assis dans votre bureau puis, comme j'ai dit, regarder les choses d'un point de vue global, 200 mètres ou 300 mètres au-dessus de la mêlée, puis dire : C'est comme ça que ça se passe. Non, je pense que la réalité démographique, la réalité de nos territoires respectifs fait en sorte qu'à l'intérieur de certains périmètres il y a des réponses spécifiques. Il pourrait y avoir des réponses générales, il y a des réponses spécifiques.

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

M. Murray (Martin) : ...des réponses générales, mais...

Le Président (M. Reid) : Alors, il restait quelques minutes au bloc gouvernemental. On comprend, M. le ministre, que vous voulez faire une courte intervention?

M. Poëti : Vraiment très rapide parce que je vais rassurer deux personnes ici, donc, évidemment, M. le maire, dans un premier temps, et sûrement les gens qui vous accompagnent, et aussi ma collègue de Vachon. Parce que,

lorsqu'on parlait du Mont-Saint-Bruno et de la problématique que vous souleviez tantôt, là, évidemment, je vais vous référer au projet de loi. Puis c'est des légistes, hein, qui écrivent ça. Ça fait que, des fois, ça ne peut pas vous apparaître aussi spontanément clair que ce l'est, mais assurez-vous que ce l'est. Mais, à la page 10 du projet de loi, la section II s'appelle Pouvoirs contractuels. Le dernier alinéa, je vous en prie d'en prendre connaissance. Évidemment, plus tard, si vous voulez, dans la soirée, là, mais je vais vous le lire rapidement.

Mais je vous ramène à la page 10, l'article 8, dernier alinéa : «Pour l'application du paragraphe 1° du troisième alinéa, on entend par "service d'express métropolitain" un service qui permet la desserte du territoire d'au moins une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui de l'organisme choisi et du territoire d'au moins une municipalité locale compris dans celui d'un autre organisme public de transport en commun», qui vous permet et qui permettra de pouvoir avoir ce service-là.

Ça, c'est la réponse précise, législative à la problématique qui dit : Moi, là, ça ne peut pas fonctionner, Saint-Bruno. Donc, ça serait possible avec ce projet de loi là, spécifiquement pour l'article que vous dites. Je vous donne un exemple concret de ça, qu'on ne se retrouvera plus dans cette situation-là et que tout le monde va pouvoir prendre l'autobus. Alors, rassurez-vous pour ça, les problèmes que vous éprouvez avec le RTL sont d'un autre ordre. Mais la capacité par des experts indépendants... Et c'est là que je pense que je ne suis pas en contradiction avec ce que vous dites en grande partie, cependant le rôle des élus, par rapport à un expert, dans certains cas... Mais, dans ce cas-ci, je suis obligé de vous dire qu'il n'y aura pas besoin d'être un expert international de transport avec les exemples concrets qu'on a ici, là, pour s'apercevoir que ça ne peut rester comme ça, et la loi va permettre de corriger ça au RTL très facilement. C'est tout. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, écoutez, il nous reste à vous remercier, M. Murray, M. Hébert, Mme Bérubé, pour la contribution que vous apportez à nos travaux. Je pense que vous avez pu voir qu'elle est très appréciée. Alors, je lève la séance durant quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 57)

(Reprise à 17 h 2)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. J'invite tous les membres à prendre place. Alors, je souhaite la bienvenue à nos invités de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud. Vous allez avoir 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous avons une période d'échange avec les membres de la commission pendant le reste de la période. Je vous demanderais de vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent avant de commencer pour les fins de l'enregistrement, et, par la suite, vous avez la parole.

Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS)

M. Fournier (Axel) : Donc, je vais me présenter. Axel Fournier, je suis porte-parole de l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud. Et, à ma droite, respectivement, Jean-Michel Laliberté, également porte-parole, et Simon Laporte, qui est notre secrétaire général.

Donc, qui est l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud? D'abord, c'est une association d'usagers qui habitent le territoire, qui utilisent quotidiennement les autobus des conseils intermunicipaux de transport du Réseau de transport de Longueuil. On compte environ une soixantaine de membres sympathisants, mais un peu partout sur le territoire, ce qui nous permet d'avoir une vision assez générale de ce qui se passe et, en même temps, de savoir au particulier ce qui se passe dans chacun des coins de notre belle région qu'est la Montérégie.

D'entrée de jeu, précisons-le, on est d'accord avec les objectifs du projet de loi et avec la grande majorité des articles qui s'y trouvent. L'idée d'avoir une autorité de transport qui peut enfin régler le problème des tarifs, on trouve que c'est une excellente idée. De même, d'avoir une planification qui est intégrée, c'est une idée qui est appuyée tout par l'association. Et également l'idée de séparer l'opération des trains de banlieue de la planification stratégique, c'est une bonne chose parce qu'on avait l'impression avec l'AMT que, des fois, l'opération des trains de banlieue prenait le dessus sur la stratégie de planification du réseau. Donc, pour cette partie-là, chapeau, M. le ministre.

Maintenant, après les fleurs, quand même, le pot. Il y a toujours des éléments plus négatifs, et c'est pour ça qu'on est ici. En fait, je veux attirer votre attention sur la réalité suivante. J'ai ici trois horaires, trois horaires d'autobus qui sont menacés de disparaître si le projet de loi entre en vigueur dans sa version telle quelle. C'est quelque chose qui pourrait être amendé, et je m'explique. On a ici le CIT Vallée-du-Richelieu, qui dessert Saint-Hyacinthe, mais également des municipalités de la CMM, dont Beloeil, Mont-Saint-Hilaire et également, aussi, Saint-Bruno, dont on a parlé tout à l'heure. Mais on a Saint-Hyacinthe qui n'est pas incluse dans le Réseau de transport métropolitain, et, en même temps, le CIT disparaît. Sorel-Tracy, qui a son CIT Sorel-Varennes, c'est un peu le même principe, Sorel-Tracy n'est pas incluse dans le projet de loi, mais Varennes, Contrecoeur, Verchères le sont. Salaberry-de-Valleyfield, qui n'est pas incluse dans le projet de loi, mais les municipalités du CIT Sud-Ouest comme Châteauguay et Beauharnois le sont.

Maintenant, en quoi c'est un problème pour les usagers? C'est que, lorsqu'on lit l'article 8 du projet de loi, on voit que, bon, ces CIT là disparaissent. Il y a la possibilité de conclure des ententes entre les municipalités qui ne feraient pas partie du nouveau RTM et les CIT. Par contre, il y a un mot qui est très dérangeant, c'est le mot... Bon, dans ces ententes-là, c'est entre des municipalités du RTM vers des territoires situés hors de celui-ci. Il y a un adage en droit qui dit : Le

législateur ne parle pas pour ne rien dire. En écrivant le mot «vers», on vient empêcher un service d'autobus entre ces municipalités de Sorel-Tracy, de Saint-Hyacinthe ou de Salaberry-de-Valleyfield à l'intérieur même de ces villes-là, dans un circuit qui continuerait sur le territoire du RTM. Donc, on pourrait très bien continuer d'avoir des autobus qui partent de Sorel-Tracy qui vont, par exemple, au métro Longueuil, mais quelqu'un qui voudrait embarquer dans ce même autobus à Sorel pour se rendre à Tracy ne pourrait pas. Donc, c'est la prémisse de base qui nous a amenés à s'interroger sur l'organisation du projet de loi.

Et là on s'est dit : En fait, le problème est le suivant. On abolit des CIT, mais on les remplace par un territoire qui est moins vaste que celui couvert par les CIT. C'est comme si, en fait, il nous manque quelques pièces dans le casse-tête. On a réduit le nombre de pièces, ce qui est une bonne chose, mais il nous manque des pièces. Il y a deux solutions qui nous apparaissent. La première, c'est qu'au lieu d'abolir les CIT, ce serait plutôt de les fusionner. On conserve le contrôle aux municipalités, jusqu'à une certaine mesure, dans l'exploitation du réseau des autobus, mais en même temps, grâce à l'autorité, il y aurait possibilité d'encadrer pour enfin régler les problèmes qu'on a vus à Saint-Bruno, qui étaient plutôt problématiques, et, d'ailleurs, c'est pourquoi on est en faveur de l'idée générale du projet de loi. L'autre solution, qui n'est pas nécessairement notre préférée, mais qui est celle que, si le gouvernement l'adoptait, on serait quand même satisfaits, ça serait d'inclure ces noyaux secondaires, comme disait le maire de Saint-Jérôme, ces noyaux secondaires, de les inclure dans le Réseau de transport métropolitain pour pouvoir continuer de desservir les mêmes corridors et de continuer d'avoir la même offre pour les usagers.

Et c'est très important parce que ce qu'on constate sur le terrain, c'est que, lorsqu'une municipalité est située entre un noyau secondaire... Comme, par exemple, Sorel-Tracy, on a Varennes qui est située dans ce corridor-là. Bon, Varennes profite de l'achalandage de Sorel-Tracy, ce qui fait en sorte que, la fin de semaine, en dehors des heures de pointe, puisque les autobus de Sorel-Tracy passent à Varennes, Varennes a un bon service. Quand on compare à la ville voisine de Sainte-Julie, pourtant nettement moins peuplée, on se rend compte que le service est nettement moins bon, il n'y a même pas d'autobus le dimanche à Sainte-Julie. Pourquoi? Parce que Sainte-Julie ne bénéficie pas de l'achalandage d'une grande ville située plus loin en périphérie, donc il n'y a pas autant de rentabilité à faire circuler un autobus la fin de semaine.

Donc, c'est pour ce genre de raisons là qu'à notre avis le projet de loi doit soit maintenir l'idée de CIT, quitte à réduire le nombre, ou encore de prendre le Réseau de transport métropolitain et d'augmenter sa grandeur. Même si les maires ne vont peut-être pas être contents de perdre un peu de pouvoir localement, au moins, pour les usagers, ça permet d'assurer une cohérence dans le service.

Donc, je vais céder la parole à Jean-Michel Laliberté, qui va vous expliquer plus en détail notre position sur le projet de loi.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Effectivement, on est très favorables à la position du gouvernement, comme on l'a mentionné plus tôt. Ceci étant dit, il y a d'autres aspects aussi qui sont soulevés par le projet de loi, notamment les conflits entre les sociétés de transport. C'était, évidemment, l'intention du gouvernement de limiter ces conflits-là en limitant le nombre d'intervenants.

Ceci étant dit, il y a possibilité que ces conflits-là perdurent. Je m'explique. Notamment entre le RTL et les anciens CIT, il y a encore possibilité de conflit. Encore une fois, à ce niveau de l'article 8, je vais laisser à Axel la nécessité de définir davantage au niveau de l'article 8, mais, en ce moment, ce qui se produit à Boucherville, il y a une intersection, l'intersection 132 et De Montbrun. Les autobus CIT Sorel-Varennes passent, ils arrêtent dans le but d'embarquer les gens vers Sorel, mais quelqu'un qui voudrait débarquer à cet endroit-là, il n'a pas le droit, le chauffeur n'a pas le droit de le débarquer. Pourquoi? Parce qu'on se trouve sur le territoire de la ville de Boucherville, et c'est considéré comme étant une compétition avec le RTL. Évidemment, il n'y a pas de ligne du RTL à moins d'un kilomètre de cet arrêt-là, donc la compétition, elle n'est pas bien, bien forte.

Ceci étant dit, l'association a commencé des démarches dans le but qu'il y ait une entente entre les deux sociétés de transport. C'est une démarche qui est possible en vertu de l'article 18 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport. Malgré ça, c'est une démarche qui est lourde pour le moment. On perçoit de l'ouverture à la fois du côté du RTL, à la fois du côté du CIT. Ça fait plusieurs mois que ça traîne, pour ne pas dire presque un an, puis, jusqu'à présent, il n'y a rien qui a été fait à ce sujet-là. Puis, malheureusement, il y a danger, encore une fois, qu'avec la nouvelle structure on ne vienne pas répondre directement à ce problème-là puis qu'on ne vienne pas éliminer définitivement la chasse gardée prévue par la loi.

Au niveau des assemblées publiques aussi, en ce moment les CIT sont tous ouverts au niveau de leurs assemblées publiques. Il y a la possibilité de se présenter et de soulever des points comme, notamment, le point de cette intersection-là ou n'importe quel autre point qui préoccupe les usagers. Maintenant, on se retrouve avec un organisme de transport... la seule société de transport de la région de Montréal qui va avoir des assemblées privées, ça va être le RTM. La STL, le RTL, la STM ont des assemblées publiques. On ne comprend pas la volonté de faire les assemblées du RTM de façon privée. Pour nous, avoir un organisme qui est près des usagers, c'est important. Puis avoir des assemblées publiques, ça fait partie des enjeux qui font en sorte qu'un organisme est près des usagers.

• (17 h 10) •

M. Fournier (Axel) : Il y a un autre point qui nous a frappés dans la lecture du projet de loi, c'est un point qui est assez technique, mais c'est l'article 78 de la Loi sur le réseau de transport métropolitain. On y lit que le réseau succède aux droits des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière et de la ville de Sainte-Julie en matière de contrats de service de transport collectif. Il y a un mot qui manque, c'est le mot «obligation», et on se demande, en fait, qui va assumer les obligations soit corrélatives à ces contrats ou les obligations en général des CIT, sachant que les CIT vont disparaître.

Donc, ça, c'est un peu plus une question... Il y a deux possibilités. Ou bien c'est les villes qui constituent les CIT qui doivent assumer la facture, auquel cas on encouragerait le gouvernement à l'écrire de façon claire dans le projet de loi pour que tout le monde puisse le savoir puis qu'il n'y ait pas de litiges, ou, au contraire, c'est le réseau, qui, puisque, de toute façon, reprend les contrats, devrait donc reprendre toutes les obligations des CIT également en vertu de ces contrats-là, parfois même des obligations qui sont passées. On a des poursuites en vertu d'anciens contrats, donc qui doit assumer ça? Ce serait intéressant, dans le projet de loi, d'avoir une clarification de cette situation-là afin qu'il n'y ait pas de litiges là-dessus, là, parce que, s'il y a des poursuites, ça n'avantage personne.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Donc, ça conclut, essentiellement, les principaux points qu'on souhaite apporter aujourd'hui en commission parlementaire. Donc, on a déposé un mémoire à ce sujet-là. Le mémoire couvre essentiellement les amendements que l'on ferait par rapport à la loi actuelle en présumant de l'abolition des CIT.

Il y a moyen aussi de faire des amendements en présumant d'une simple fusion de CIT. C'est aussi une possibilité qui a été envisagée. On a prévu des amendements qui ne sont pas prévus dans le mémoire en ce moment, étant donné les courts délais qu'on a eus. Ceci étant dit, on a aussi une vision au niveau de qu'est-ce qui se passerait si on conservait le modèle des CIT et qu'on procédait plutôt à des fusions.

Le Président (M. Reid) : Merci. On arrive pile à 10 minutes, vous avez bien préparé votre présentation. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échange et nous commençons par le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Alors, merci, M. le Président. Merci à vous trois d'être ici. D'emblée, je veux vous féliciter de votre intérêt, vous féliciter de votre intérêt à l'amélioration des transports collectifs. Vous faites partie, bien, je dirais, sûrement du futur. Moi, je ne suis pas le futur, je suis le présent. Je ne suis pas le passé, par exemple, mais je suis encore le présent. Mais vous faites partie du futur et vous êtes les gens qui, demain, pourraient se retrouver dans une position pour décider les choses. Aujourd'hui, vous avez pris la décision d'être dans la chaise de ceux qui peuvent influencer les choses, je vous en félicite.

Je veux vous rassurer d'emblée, évidemment que certains problèmes que vous avez soulevés sont déjà prévus dans le projet de loi. Quant aux termes législatifs, je pense que vous avez une passion pour le droit, à moins de me tromper, mais qui est certaine. Soyez assurés que les conseillers juridiques qui travaillent sur les textes de loi vont s'assurer qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans un sens ou dans l'autre, que ça soit vers ou non la chose, et l'objectif ultime du projet de loi est définitivement d'améliorer les dessertes en transport collectif.

Et, vous savez, sans forme de reproche, certains CIT ou certains élus tentent de très bien couvrir leur secteur. Puis c'est normal, hein, ils sont élus par leurs citoyens. Puis moi, j'applique la compréhension de ça très bien, mais, une fois que vous êtes élus, vous devez travailler pour l'ensemble de vos citoyens. Ici, on se situe à un niveau différent où il faut travailler pour l'ensemble des citoyens, mais pas d'une municipalité, de l'ensemble des municipalités. Alors, je suis obligé d'élargir les horizons et demander aux gens s'ils veulent bien collaborer ensemble et, par l'émission d'un projet de loi, leur donner l'option de pouvoir le faire et d'améliorer ces faiblesses que vous soulignez à l'intersection De Montbrun, que je connais, qui vous obligent à marcher un kilomètre pour vous rendre à l'autre endroit. Ce genre de situations un peu difficiles qui existent encore aujourd'hui peuvent être corrigées dans la nouvelle gouvernance.

Vous ne m'avez pas parlé d'experts indépendants beaucoup, vous m'avez parlé d'élus. Vous m'avez un peu étonné là-dessus, j'aurais aimé vous entendre sur le fait qu'on exige, premièrement, d'avoir à l'autorité une majorité d'experts indépendants comparativement aux élus. On comprend plutôt, si vous aviez suivi les choses... je ne sais pas si vous l'avez fait, mais que l'ACTIM et d'autres groupes nous disent : Mais à un niveau différent du RTM, vu qu'il y a 82 municipalités, on aurait peut-être un peu plus d'élus. Moi, ma vraie question, quand j'entends ça, c'est : Combien? Deux, quatre, huit, 20, 40? Parce qu'il y a 82 municipalités, donc c'est plus complexe. Mais, au niveau supérieur de l'autorité, on exige d'avoir un nombre maximum — en fait, majoritaire — d'indépendants. Vous en pensez quoi? Parce que vous n'avez pas soulevé ce point-là, et ça m'a un peu étonné.

M. Fournier (Axel) : Peut-être que, contrairement aux autres acteurs, nous, que ce soient des experts indépendants ou des élus, ce n'est pas ça qui nous dérange tant que le système fonctionne. Nous, les usagers, ce qu'on veut, c'est prendre l'autobus, aller d'un point A à un point B. Et, en ce moment, on est d'accord avec vous, dans le capharnaüm qui règne au niveau des organismes de transport dans la région métropolitaine, c'est difficile. Maintenant, notre grosse inquiétude, c'est que le capharnaüm continue, mais à la lisière de la région métropolitaine de Montréal.

Et, pour vous donner une idée, un peu, de ce qui inquiète, je vous inviterais à consulter la page 4 de notre mémoire où on a fait une carte, une carte des villes qui font partie de la nouvelle structure, qui sont donc en vert, et les villes en rouge. Les villes en rouge, ce sont des municipalités dont les autobus, comme on l'a expliqué tout à l'heure, font partie des conseils intermunicipaux de transport, donc passent dans les infrastructures, là, qui vont appartenir au RTM. Pensez aux terminus métropolitains, les différents terminus métropolitains qui utilisent le même système de tarification. Or, ces municipalités-là, si le projet de loi est adopté tel quel, soit vont être exclues ou soit vont être incluses, mais n'auront pas leur mot à dire dans la planification.

Donc, nous, on serait en faveur d'une inclusion des municipalités qui sont en rouge sur la carte, d'autant plus qu'au niveau du financement ça pourrait être intéressant. Parce que la taxe sur l'essence s'applique, bon, présentement au territoire de l'AMT, qui devient le territoire de l'ARTM et du RTM. Alors, si on élargit, par exemple, le territoire de l'autorité aux municipalités en rouge, on va chercher plus de villes qui vont payer la taxe sur l'essence. Et, de toute façon, il

s'agit de villes qui bénéficient déjà du service, donc qui sont présentement bénéficiaires d'un service, mais qui n'en sont pas autant payeurs. Donc, on y verrait là un intérêt certain, peut-être plus grand que de décider, en fin de compte, si c'est un expert indépendant ou un élu. Pour nous, l'important, c'est que les gens qui soient là soient compétents. Que ce soient des experts ou des élus, ça nous importe peu.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Puis à ceci j'ajouterais, en termes de redevabilité aux élus, en fait c'est une institution, le RTM, qui va offrir un service aux citoyens. Puis, pour ce qui est d'ajouter une forme de représentativité des citoyens, avoir des assemblées publiques, c'est le moyen numéro un d'avoir une représentativité des citoyens. Puis je crois que la problématique que certains élus ressentent par rapport à la représentativité des citoyens peut, en grande partie, être répondue, justement, en faisant en sorte que les assemblées du RTM soient publiques. Et là je fais référence à l'article 37 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

M. Poëti : Bien, écoutez, je vous remercie du mémoire que vous avez déposé, on va le regarder dans son ensemble. Et je vous réitère encore une fois que c'est rafraîchissant de voir que de jeunes adultes s'intéressent directement à l'avenir du transport collectif au Québec, mais spécialement celui de la grande région métropolitaine, qui, à mon avis, éloigne la vision silo, éloigne aussi la tentation occasionnelle. Parce que, si la représentation des élus était si importante que ça et que le succès était phénoménal, je ne serais pas assis ici aujourd'hui. De toute évidence, ce n'est pas le cas. Sans reproche. Alors, c'est-à-dire que l'interrelation entre, évidemment, les villes est plus difficile, la même chose avec les CIT. Et, de façon générale, l'enlèvement vers Montréal est assez facile. Mais, d'est en ouest, c'est pas mal plus difficile. Et ça, je suis obligé de vous dire en tout respect qu'un expert indépendant aura probablement, à mon avis, une plus large capacité de décision sans faire de la peine ou des intérêts à une personne pour une région spécifique, mais plutôt globale. Merci beaucoup.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté gouvernemental? Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Anglade : Merci. Merci beaucoup à vous trois d'être venus nous voir. Très apprécié, en effet. Question rapide pour vous. Vous avez parlé de la nécessité d'avoir des audiences publiques ou des conseils d'administration ouverts aux usagers. Et vous avez parlé particulièrement du réseau par rapport à la STM puis la STL qui en tiennent présentement, mais, dans votre mémoire, vous parlez particulièrement de l'autorité également et que l'autorité fasse la même chose. Pourquoi est-ce important pour l'autorité, alors que ça aurait pu l'être simplement pour le réseau? Quelle est la logique en arrière de le mettre au niveau de l'autorité?

M. Fournier (Axel) : Bien, en fait, l'autorité a des pouvoirs différents du réseau. L'autorité a le pouvoir de conclure ces fameuses ententes, et parfois l'usager qui a des besoins peut se rendre compte que l'entente n'existe pas ou que l'entente ne prévoit pas certains services qui pourraient être donnés. Donc, en prévoyant des audiences publiques à l'autorité, ça permet aux citoyens qui le désirent, qui ont un point à faire valoir, de l'expliquer et donc, peut-être, justement, de venir pallier le fait que les experts indépendants n'ont peut-être pas autant de connaissances du terrain localement que l'usager, mais ont des compétences différentes. Donc, en apportant la vision des citoyens, on peut, justement, peut-être venir pallier le fait que les élus municipaux ne siègent pas autant.

Mme Anglade : S'il y avait une personne, un expert indépendant qui était un expert indépendant au niveau des usagers, est-ce que ça viendrait répondre à cet enjeu-là?

M. Laliberté (Jean-Michel) : Je dirais oui et non parce que la problématique qu'il y a, en fait, c'est qu'il y a un grand terrain à couvrir, puis, en fait, il est rare qu'il y ait un seul usager sur le conseil d'administration qui utilise le transport en commun dans les 82 villes concernées par le projet de loi. Et, en fait, en ayant une assemblée publique, ça permet aux citoyens de s'exprimer.

Je vous donne un exemple. En ce moment, au Réseau de transport de Longueuil, il y a la question de la planification, et la question des opérations est effectuée par la même société. Il y a un représentant des usagers sur le conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil. Ceci étant dit, ça n'empêche pas que ce représentant-là ne voit pas tout. Par exemple, en tant que citoyen, depuis déjà deux ans, je fais des pressions pour faire en sorte qu'il y ait deux autobus qui correspondent dans le but de faire économiser à peu près 20 minutes de temps de trajet pour 20 % du territoire de la ville de Boucherville. Je fais des pressions à ce sujet-là, ce citoyen-là ne l'a pas nécessairement vu. Et la possibilité qu'il y ait des assemblées publiques, pour moi, c'est un outil fondamental qui permet de proposer des idées qui permettent d'économiser des ressources. Donc, les gens vont sauver 20 minutes par jour sans mettre d'autobus de plus sur les routes, puis ça, c'est en tant que citoyen qu'on peut proposer ça dans les assemblées publiques.

M. Fournier (Axel) : Puis, si vous me permettez de rajouter un détail, être représentant des usagers ne garantit pas non plus une indépendance plus grande. Par exemple, bon, un des représentants des usagers sur le conseil d'administration de la STM est Philippe Schnobb. C'est un usager, je l'ai déjà vu prendre le métro, mais est-ce qu'il a une indépendance du pouvoir politique comme l'usager qu'on entend, nous, quand on parle de l'usager du quotidien? Peut-être pas autant.

Mme Anglade : Parfait. Je vous remercie.

M. Poëti : Parfait. M. le Président?

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

M. Poëti : J'aime rassurer les gens, moi, lorsqu'il y a des projets de loi comme ceux-là parce qu'on n'a pas, peut-être, eu le temps, tout le monde, de s'asseoir sur chaque article, mais au moins pour une partie, parce que vous aviez une préoccupation sur le fait que les audiences ne soient pas publiques, l'article 37 : «Le conseil siège à huis clos. Toutefois — et c'est là que ça devient intéressant — il doit siéger en public pour les séances spéciales tenues pour l'examen de soumissions conformément à l'article 52.

«Le conseil tient, une fois par année, une séance publique au cours de laquelle il présente à la population le rapport des activités du réseau. Il fait connaître sur le site Internet du réseau le lieu, la date et l'heure de cette séance au moins 15 jours avant la tenue de celle-ci.»

Alors, je n'ai aucune inquiétude que vous êtes bien branchés sur Internet et que vous suivez ce genre de séance là. Donc, l'article 37 ne répond pas complètement à ce que vous souleviez, mais, à mon avis, apporte davantage de transparence sur l'inquiétude que vous avez.

M. Fournier (Axel) : Peut-être une suggestion d'amendement. De rajouter dans l'article que le conseil doit tenir une période de questions, ça nous rassurerait beaucoup, là.

M. Poëti : Parfait, merci. Alors, j'ai bien entendu. Merci de votre présence, ça a été agréable et constructif.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bravo et merci d'être présents. Moi, j'adore quand les jeunes viennent présenter, ça apporte un autre point de vue qui est quelquefois complémentaire, et, ensemble, on va faire de belles choses.

Maintenant, j'ai deux questions, et ça touche autre chose que ce qu'on vient de discuter. À l'amendement n° 6, O.K., le conseil de l'autorité est composé de 15 personnes, sept personnes indépendantes, dont une personne qui est présidente et nommée par le gouvernement, et huit sont nommées par la Communauté métropolitaine de Montréal. Vous, vous voulez que le conseil soit 14, vous voulez réduire les huit membres indépendants nommés par la communauté métropolitaine à sept. Je ne comprends pas.

M. Fournier (Axel) : L'explication est dans la partie en rouge, en fait.

Mme de Santis : Oui, mais je ne comprends pas.

M. Fournier (Axel) : Dans la mesure où on propose que le territoire soit augmenté pour inclure des municipalités qui ne font pas partie de la CMM, actuellement, dans le projet de loi, il n'y a que Saint-Jérôme. Mais nous, comme on a expliqué tout à l'heure, on souhaite que les villes comme Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe aient leur voix au chapitre, donc on aimerait que, corrélativement, si on inclut ces villes-là pour maintenir l'intégrité du réseau, ce serait bien d'inclure un représentant de ces municipalités-là et, un peu, d'éviter d'être dans la situation où... un peu comme le maire de Saint-Jérôme le disait, d'être un peu orphelin dans cet organisme-là, de ne pas avoir sa voix au chapitre. Donc, c'est ça, la suite de l'amendement, là.

Mme de Santis : Mais la suite de l'amendement, c'est : «La nomination des membres indépendants se fait en tenant compte des profils de compétence...» Vous ne mentionnez pas là-dedans les autres municipalités.

M. Fournier (Axel) : C'est la partie en rouge.

Mme de Santis : Moi, je n'ai pas de rouge, hein, c'est noir et blanc.

M. Fournier (Axel) : Ah! O.K. Bien, disons...

Mme de Santis : O.K. Dans tous les cas, si c'est là, c'est là, mais je ne le vois pas.

M. Fournier (Axel) : Dans ce cas-là, on s'excuse, c'est probablement au niveau de l'impression, mais c'est à partir de la deuxième ligne. Bon, après «trois membres indépendants» bon, on dit : «...et les municipalités de l'autorité ne faisant pas partie de la Communauté métropolitaine de Montréal nomment un membre.»

Mme de Santis : O.K. Parfait.

M. Fournier (Axel) : On a calculé, quand même.

Mme de Santis : O.K. Parfait. Alors, c'était un peu... pas clair dans mon document. Une autre question, c'est à l'amendement n° 7, vous augmentez à 1 million de dollars l'obligation de l'autorité d'obtenir... que l'autorité doit obtenir l'autorisation du ministre des Affaires municipales pour se rendre caution seulement pour des obligations de 1 million de dollars et plus. C'est beaucoup, aller de 100 000 \$ à 1 million.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Oui et non. Un autobus Nova Bus, ça coûte 500 000 \$. Pour l'achat d'un autobus, il faudrait systématiquement avoir l'autorisation du ministre. Sans compter qu'en matière ferroviaire les dépenses sont extrêmement élevées. Donc, c'est beaucoup et peu en même temps, considérant la taille des investissements que ça représente, gérer une société de cette ampleur-là.

M. Fournier (Axel) : Puis, si vous me permettez, l'origine de cet article-là, je présume, doit venir de l'article 23 de la Loi sur les cités et villes. Bon, la façon dont la Loi sur les cités et villes est faite, c'est pour s'appliquer à une seule ville. Mais là on parle de 4 millions de payeurs, donc on peut se permettre d'avoir une limite qui est un peu plus élevée dans un territoire qui est plus grand dans la mesure où il y a plus de municipalités qui viennent cautionner l'obligation.

Mme de Santis : Bonne réponse. Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et merci, M. le Président. Bien, merci d'être venus nous présenter votre point de vue d'usagers, MM. Laliberté, Fournier et Laporte. Je regardais vos recommandations d'amendement et je pense qu'effectivement vous l'aviez vu, là, c'est à deux places, là, tant du côté de l'autorité, qui est à l'article 59 de la loi, dans votre amendement 8, que du côté du réseau, qui est à l'article 37 de la loi, mais votre amendement 12, qu'ils doivent tenir, là, une fois par année des rencontres publiques, que vous demandez que ça soit une fois par mois. On a eu des représentations d'autres groupes qui sont venus nous demander que les rencontres du conseil d'administration soient publiques, tout comme c'est le cas pour le RTL, la STM et la STL. Donc, est-ce que vous pensez que ça pourrait être une alternative intéressante à votre amendement?

M. Laliberté (Jean-Michel) : En fait, en ce moment, dans les CIT, toutes les assemblées sont publiques. En fait, il y a une partie au début qui est privée, mais, par la suite, le restant de l'assemblée, donc tout ce qui est de nature publique, le restant de l'assemblée est public. Puis c'est dans cette logique-là qu'on veut aller, effectivement, puis on veut aller dans la même logique que celle que vous proposez.

Mme Ouellet : O.K. Donc, vous aviez bien vu qu'effectivement c'est une fois par année, puis vous souhaitiez une fois par mois. Mais, si ça se faisait lors des assemblées du conseil d'administration, comme ça se fait dans les CIT, ça vous conviendrait aussi?

• (17 h 30) •

M. Laliberté (Jean-Michel) : Exactement. En fait, on avait phrasé ça de cette façon-là en raison du fait que les CIT avaient une partie privée, une partie publique qui se suivent dans la grille horaire, puis on souhaitait uniquement avoir ce degré de flexibilité là. Sauf que, bon, peu importe la formulation, on est d'accord avec le fait.

Mme Ouellet : Parfait. Et la proposition que vous faites — ça, c'est la première fois qu'on l'entend — d'inclure les municipalités couvertes par les CIT qui seraient, mettons, à cheval, là, sur le territoire de la CMM, sauf une, hein, si je comprends bien, sauf le CIT dans le nord, là... Je vois les noms, là, je l'ai dans un autre document, une petite minute. Le CRT de Lanaudière, donc, ça, vous ne le prenez pas, là, sur votre carte, là...

M. Laliberté (Jean-Michel) : Le CRT Lanaudière, en fait, est particulier dans la mesure où il y a une instance, mais il y a trois sous-sociétés de transport. C'est-à-dire qu'il y a une société de transport régional qui fait vraiment du transport dans l'ensemble de Lanaudière, puis cette société-là, elle n'est pas directement reliée au transport métropolitain. Donc, ça n'apparaît pas nécessairement pertinent de couvrir le transport jusqu'à Saint-Donat, par exemple, dans le transport métropolitain, pas plus que ça serait pertinent d'ajouter le transport adapté et collectif des Laurentides, qui sert jusqu'à Mont-Tremblant, ça ne serait pas plus pertinent de l'ajouter au RTM. Donc, c'est dans cette logique-là. Ceci étant dit, les villes de Lanaudière qui sont près de la couronne métropolitaine et qui sont réellement des banlieues, c'est ces villes-là qu'on ajouterait, effectivement, au projet de loi.

M. Fournier (Axel) : Mais les villes du CRT Lanaudière qui sont dans la CMM ont déjà un... C'est un système un peu hybride parce que c'est la MRC qui s'occupe du système d'autobus. C'est complètement différent du système des CIT, où là, indépendamment des frontières des MRC, c'est vraiment plusieurs municipalités d'un corridor qui s'unissent. Et, si on brise le corridor, c'est la desserte qu'on brise. Donc, nous, ce qu'on veut, c'est que l'intégrité du corridor demeure, et ce, peu importe la forme que ça prend.

Mme Ouellet : O.K. Donc, si je comprends bien, là — je suis allée sur les cartes en couleurs, c'est plus facile, là — donc, sur le volet de Lanaudière, étant donné qu'il y a plusieurs sociétés, vous ne demandez pas d'addition de villes par rapport au territoire déjà délimité par la CMM?

M. Fournier (Axel) : Exactement.

Mme Ouellet : Mais, sur la Rive-Sud et dans l'ouest, vous demandez donc les ajouts des CIT qui se retrouvent à être coupés, là, par le découpage, là, des deux nouvelles instances?

M. Laliberté (Jean-Michel) : Exactement.

M. Fournier (Axel) : Vraiment, l'objet de ça, c'est que ces CIT là, actuellement, desservent bien, là, les municipalités qui sont dans le corridor. Puis, pour donner un exemple concret, on a vu tout à l'heure Saint-Bruno. À Saint-Bruno, le meilleur service pour aller au métro Longueuil, ce n'est pas le Réseau de transport de Longueuil, c'est le CIT de La Vallée-du-Richelieu, dont les autobus partent de Saint-Hyacinthe. Et, comme le service est bidirectionnel, il envoie des gens de Saint-Hyacinthe vers Montréal — et aussi de Beloeil, de Saint-Bruno, bon — et, de l'autre côté, il y a des gens qui vont à Saint-Hyacinthe, l'autobus qui part plein revient probablement à moitié plein, alors que, si l'autobus partait de, par exemple, Mont-Saint-Hilaire, et se rendait à Longueuil, et qu'il retourne à Mont-Saint-Hilaire, il y a des bonnes chances qu'il retourne vide parce qu'il n'y a pas autant de demande pour aller à Mont-Saint-Hilaire dans le sens contraire de l'heure de pointe que pour aller à Saint-Hyacinthe. Donc, c'est très important. Ne serait-ce que pour les contribuables, pour maintenir un réseau à bas coûts, c'est préférable de conserver l'intégrité du corridor.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Le but, c'est carrément de maintenir un service entre deux pôles, une ligne dorsale entre deux pôles économiques où il y a du transport dans les deux directions. Comme ça, l'autobus est rentable dans les deux directions. En fait, il est optimal dans les deux directions sur l'heure de pointe autant qu'en dehors de l'heure de pointe. Alors qu'inversement, si on élimine un des deux pôles puis qu'on a uniquement une ligne qui fait une navette vers un point de rabattement, on est beaucoup moins efficace financièrement puis on a beaucoup moins de flexibilité au niveau du réseau. Les gens qui veulent aller au deuxième pôle ne pourront plus y aller. C'est carrément ça, l'objectif.

Mme Ouellet : Et pensez-vous que ça serait possible d'atteindre les mêmes objectifs en ayant des ententes?

M. Laliberté (Jean-Michel) : Non, parce qu'on multiplie le nombre d'acteurs. Si on faisait des ententes avec toutes les villes desservies en ce moment par un CIT, avec le nouveau RTM on passerait de 16 acteurs, en ce moment, à 20 acteurs. Avoir 20 acteurs pour gérer un réseau alors qu'il est difficile de le gérer avec 16 acteurs, ce n'est pas nécessairement optimal. Notre but, c'est vraiment de les ajouter complètement à la structure du réseau parce qu'elles sont partie intégrante du réseau, et il faut vraiment maintenir l'intégrité du réseau pour en assurer l'efficacité.

M. Fournier (Axel) : Puis le problème d'entente, c'est que l'entente, c'est «peut conclure des ententes», c'est une possibilité. L'usager, il ne veut pas la possibilité que ses élus se chicanent et décident de ne pas conclure d'entente. L'usager a besoin que son corridor d'autobus continue de fonctionner. Parce que, si les élus décident de se chicaner, il va le perdre, son service.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Un exemple concret, 132-Montbrun. Il y a une possibilité de conclure une entente, l'entente n'est toujours pas conclue alors que la situation, elle est déjà connue de la part de la municipalité depuis, au minimum, 2013.

Mme Ouellet : Pouvez-vous nous le présenter un petit peu plus en détail, le 132-Montbrun?

M. Laliberté (Jean-Michel) : Oui. Oui. C'est-à-dire que la ville de Boucherville est couverte, techniquement, par le Réseau de transport de Longueuil. La ville de Boucherville fait aussi partie de l'agglomération Longueuil. En ce moment, il y a des autobus CIT Sorel-Varennes qui passent sur la 132, et qui s'en vont jusqu'à Varennes, et qui, après, rendus à Varennes, font du service local. À l'intersection de la route 132 et de la rue de Montbrun, il y a une lumière et il y a des arrêts d'autobus pour que les gens, à Boucherville, puissent embarquer en direction de Varennes. Dans le sens inverse, il y a un arrêt d'autobus pour que les gens de Varennes puissent débarquer à Boucherville. C'est parfaitement possible, ceci fonctionne.

Ceci étant dit, lorsque vous êtes dans l'autobus — vous embarquez à Longueuil, vous voulez débarquer à cet arrêt-là à Boucherville — vous êtes embarqué à Longueuil, vous voulez débarquer à Boucherville, vous ne pouvez pas, vous êtes en train de débarquer sur le territoire du RTL avec une société qui n'est pas celle qui est supposée desservir le territoire. Donc, c'est rendu quelque chose qui est considéré comme étant illégal, entre guillemets, puis les usagers, ils ne peuvent carrément pas débarquer. Même chose en sens inverse, les gens voudraient prendre l'autobus à l'arrêt, l'autobus s'arrête pour débarquer des gens, les usagers n'ont pas le droit d'embarquer, ce qui fait en sorte que, concrètement, les usagers, ce qu'ils font, c'est qu'ils partent de Longueuil, s'en vont à Varennes, reprennent un deuxième autobus à Varennes en direction de Boucherville et ils débarquent à Boucherville dans le but de se conformer à la loi.

M. Fournier (Axel) : Ou l'autre alternative, ils achètent une auto puis ils prennent leur auto.

M. Laliberté (Jean-Michel) : La deuxième alternative est plus fréquente, disons-le. Donc, cette problématique-là, c'est, évidemment, une absurdité réglementaire. On sait que ça existe essentiellement parce que les gens sont plus ou moins au courant de la situation, les élus, les décideurs ne sont pas au courant de la situation. Et, nous, ce qu'on souhaite, c'est régler ce problème-là aujourd'hui.

M. Fournier (Axel) : Puis il risque de se multiplier dans toutes les municipalités qui sont en rouge, là, sur notre carte parce qu'on peut conclure des ententes, mais on va avoir toujours le même problème. Prenons l'exemple de

Saint-Hyacinthe, bon. Quelqu'un qui prendrait l'autobus à Saint-Hyacinthe, mettons, partant du cégep de Saint-Hyacinthe, qui voudrait aller plus loin sur la 116 puis débarquer, présentement il peut parce que Saint-Hyacinthe fait partie du CIT Vallée-du-Richelieu. Si Saint-Hyacinthe ne fait plus partie du RTM et que l'autobus a le droit d'aller vers Saint-Hyacinthe, comme le permet l'article 8 de la loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, mais ne peut pas aller à l'intérieur de Saint-Hyacinthe, il vient de perdre son service intramunicipal alors que, dans le fond, ça ne coûte absolument rien de plus que de le permettre. Donc, c'est pour ça que nous, on est favorables à l'inclusion de municipalités qui sont des noyaux secondaires, mais qui ont déjà le service. Pas nécessairement l'étendre à ceux qui n'ont pas de service parce que ça serait trop large, mais celles qui sont déjà desservies, il serait préférable de les inclure.

Mme Ouellet : Il me reste du temps?

Le Président (M. Reid) : Quatre minutes.

Mme Ouellet : Quatre minutes. Mais ce que je comprends de la problématique 132-Montbrun, c'est que, même avec le nouveau projet de loi, ça ne sera pas réglé parce que le RTL est toujours là, et les mêmes règles vont s'appliquer au niveau du RTL.

M. Laliberté (Jean-Michel) : Exactement. Exactement. Puis, en ce moment, on a fait des demandes, le RTL est ouvert, le CIT est ouvert. Au mois d'août, j'ai demandé après l'assemblée publique pourquoi est-ce que le dossier n'est toujours pas réglé, sachant que la loi le permet et que les deux sociétés sont ouvertes. On nous a répondu qu'il y avait certains problèmes à régler à l'interne au niveau des questions de relations de travail sans nous en dire plus. Donc, on sait que le CIT Sorel-Varennes est exploité par un transporteur privé, le RTL, ce sont des syndiqués, des employés de la fonction publique. On ne sait pas, peut-être qu'il peut y avoir carrément une perception où un groupe d'employés perçoit qu'il perd du service ou qu'il fait sous-traiter son service par une autre société, alors que c'est complètement faux. Donc, il y a cette problématique-là, maintenant, qui a été soulevée littéralement par le RTL. Puis on comprend la problématique, évidemment. La problématique n'existe pas, il s'agit d'une fiction. Ceci étant dit, il faut, évidemment, que la loi permette de régler, une bonne fois pour toutes, ce genre de conflit là pour éviter que les conflits s'éternisent pour toutes sortes de raisons administratives absurdes.

Mme Ouellet : En avez-vous d'autres, des exemples comme ça où ça semble une évidence, quand l'autobus s'arrête, les portes ouvrent, de ne pas pouvoir l'utiliser pour des gens qui sont à proximité, hein? Est-ce que...
• (17 h 40) •

M. Fournier (Axel) : Un exemple très intéressant, c'est celui de Candiac et de Delson. À Candiac et Delson, l'autobus, celui qui part de Delson, c'est le CIT Roussillon, il s'en va au centre-ville de Montréal en passant par Candiac. Encore une fois, il peut débarquer des gens de Delson à Candiac, mais pas embarquer des gens de Candiac à Montréal. Ça, on est contents, le nouveau projet de loi va enfin régler ça parce que ça va être le même organisme. Au lieu d'avoir CIT Roussillon, CIT Le Richelain, maintenant ce serait le RTM. Mais, attention, la raison qui nous a été donnée pour ne pas embarquer les usagers, ce n'est pas l'impossibilité législative ou des questions de relations de travail, c'est le fait que le transporteur, qui est La Québécoise, qui est transporteur du CIT Richelain, a l'exclusivité sur son territoire.

Ce que ça pose comme problème, c'est que, si on fait une loi qui donne la possibilité de faire les services express métropolitains, comme l'expliquait M. le ministre, mais que le réseau de transport métropolitain est lié par ces clauses d'exclusivité là dans les contrats, bien, on ne pourra pas donner le service parce qu'il y a une clause d'exclusivité dans le contrat. Donc, il faudrait que ça soit prévu dans la loi, soit que ces clauses-là d'exclusivité des transporteurs sautent ou trouver une autre solution, là, mais... En tout cas, nous, on vous laisse, en tant que législateurs, la solution à aborder, mais il y a même des problèmes qui vont être législativement réglés, mais qui ne le seront pas à cause de contrats.

Mme Ouellet : On apprend beaucoup avec vos exemples, il y en a-tu d'autres? Parce qu'on va les prendre en note, puis je dois vous avouer que ça va permettre de tester les articles de loi.

M. Fournier (Axel) : Saint-Jean-sur-Richelieu.

Le Président (M. Reid) : Encore une minute. Vous avez encore une minute.

M. Fournier (Axel) : O.K. Saint-Jean-sur-Richelieu ne fait pas partie de l'AMT actuellement, ne sera pas incluse dans le RTM. Saint-Jean-sur-Richelieu a un service d'autobus local qui passe dans La Prairie. Il peut débarquer des gens de Saint-Jean qui s'en vont à La Prairie, des gens de La Prairie qui vont à Saint-Jean, mais pas des gens de La Prairie qui veulent aller à Montréal. C'est le même genre de problème. Et puis on a mentionné tout à l'heure Saint-Bruno et Sainte-Julie, c'en est un autre également. Ça existe un peu partout, là, sur le territoire, là. Du moment qu'il y a des sociétés de transport qui empruntent le territoire d'une autre et qui donnent la possibilité à leurs usagers d'arrêter, c'est le cas.

J'en ai un dernier aussi. Dans votre circonscription, les autobus du CIT Vallée-du-Richelieu qui passent à Saint-Hubert ne peuvent pas embarquer des gens de Saint-Hubert pour aller à Longueuil, mais ils peuvent, si ma mémoire est bonne, débarquer des gens à Saint-Hubert, c'est prévu...

M. Laliberté (Jean-Michel) : C'est prévu, débarquement seulement dans l'horaire de la 200 qu'on peut...

M. Fournier (Axel) : C'est prévu. Donc, il y en a un peu partout sur le territoire.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Nous allons passer maintenant au bloc réservé au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, messieurs, je vous salue. Je vous remercie d'être ici parmi nous aujourd'hui. Et puis, écoutez, c'est très réconfortant — c'est un peu paradoxal de dire ça — de vous entendre parler puis de voir qu'il y a de la belle relève, des gens intéressés par la législation, et puis des gens articulés, et qui ont bien fait leurs devoirs.

Écoutez, un peu plus tôt aujourd'hui, on a eu M. Leblanc, de la Chambre de commerce de Montréal, qui est venu. Il nous a parlé du rapport Côté-Séguin, *Une métropole à la hauteur de nos aspirations*, et puis donc, probablement, qui est à l'origine, un peu... la genèse, un peu, du projet de loi qu'on étudie présentement. Alors, c'est un rapport, donc, qui avait été très bien fait, puis, je dirais, écoutez, vous êtes à la hauteur, vous aussi, finalement, et puis donc peut-être de la bonne relève pour des organisations comme celle-là ou comme la nôtre.

Mes collègues ont eu préséance sur moi, ils ont pu parler en premier, ils ont posé un paquet de questions au niveau des articles. Vous avez été donc très précis, et j'ai pu, donc, à poser à cet égard-là... Par contre, je vous amènerai peut-être sur d'autres sujets, puis je vous laisserai à la fin... J'ai peu de questions, je vous laisserai, à la fin, parler si vous avez d'autres choses que vous voulez nous dire.

Alors, vous êtes donc l'avenir, et puis, au niveau du financement des transports, on a des problèmes, actuellement, de liquidités en tant que gouvernement, on cherche des solutions de financement. Alors, j'aimerais ça que vous nous parliez un peu comment vous voyez le financement du système de transport. On a vu dans les journaux aujourd'hui le prix de l'essence, on est une province qui est unique au niveau de l'effort qu'on demande aux gens de contribution. Des tableaux qu'on a vus dans des groupes qui sont venus un peu plus tôt aussi qui nous ont fait état que le financement, entre autres, de la STM, c'est de plus en plus le citoyen qui contribue au financement. Alors, comment vous voyez les choses? Comment vous voyez l'avenir?

M. Fournier (Axel) : O.K. Bien, en fait, premièrement, nous, évidemment... d'usagers du transport collectif. Donc, les taxes sur l'essence, je vous dirais, c'est probablement un des meilleurs moyens de financer le transport collectif, et ça, pour deux raisons : premièrement, parce que c'est une taxe qui s'applique partout sur le territoire en fonction de la pollution qui est faite, et, deuxièmement, elle s'applique en fonction du kilométrage qui est fait. Et on trouve que ça, c'est préférable, par exemple, à faire un péage sur les ponts parce que, si on fait un péage sur les ponts, ce qu'on vient faire, en fait, c'est taxer l'entrée et les sorties de Montréal. Donc, corollaire, qu'est-ce qu'on encourage, c'est le développement de Dix30, en fait, d'endroits comme ça, de pôles secondaires à l'intérieur même de la couronne, hors de Montréal, où, donc, les gens vont en voiture, ne paient pas le prix d'entrée sur le pont. Donc, la voie des péages métropolitains n'est probablement pas la voie à suivre, selon nous.

Donc, oui, on est plutôt favorables aux taxes sur l'essence. On sait qu'elles sont plus élevées au Québec que dans les autres provinces, mais nettement moins qu'en Europe. Et on le sait, en Europe, ils ont une longueur d'avance en matière de développement de transports collectifs, donc c'est une des raisons pour lesquelles on préfère les taxes sur l'essence à des péages.

M. Surprenant : Voulez-vous intervenir aussi ou... Oui?

M. Laliberté (Jean-Michel) : Oui. Puis, en deuxième lieu, aussi il y a la question du financement, puis il y a aussi la question de l'optimisation du réseau. En fait, en ce moment, ce qu'on constate dans bien des réseaux, c'est que l'abatement est organisé exclusivement vers une station centre. Par exemple, quasiment tous les autobus de la Rive-Sud de Montréal, dans une... dans la bonne part, à l'est de la Rive-Sud de Montréal, vont se rabattre vers le terminus Longueuil sans chercher à faire des correspondances secondaires. Donc, on se retrouve à avoir des autobus qui sont pleins seulement dans une direction, alors qu'ils pourraient être pleins dans deux directions. On pourrait optimiser ce système-là en s'assurant que les autobus desservent entre deux pôles puis en s'assurant aussi qu'il y ait des correspondances entre les autobus.

Je donne l'exemple du CIT Laurentides, qui a très bien réussi à développer son réseau à ce sujet-là. Le CIT Laurentides, ce qu'ils ont, ils ont une ligne dorsale qui part de Montmorency, à Laval, qui s'en va jusqu'à Saint-Jérôme. Cette ligne-là, elle est intégrée avec des lignes locales. Donc, l'autobus arrête. Et, lorsque vous arrivez à la gare de Sainte-Thérèse, l'autobus 9 s'arrête, ouvre ses portes, mais il y a aussi 14 autres autobus qui ont ouvert leurs portes en même temps. Les gens peuvent débarquer et transférer entre chacune des lignes. Donc, vous avez une optimisation du matériel roulant à ce sujet-là dans la mesure où vous avez non plus un paquet de lignes disparates avec des autobus à moitié pleins, mais vous avez plutôt un gros autobus avec des petits autobus pour les dessertes intramunicipales. Puis vous avez une intégration qui est faite au niveau des horaires qui fait en sorte que l'autobus devient plus compétitif que l'automobile sur les heures de pointe parce que l'autobus permet de faire la desserte que vous voulez faire exactement, non pas via une ligne locale qui va desservir juste vous, mais via un ensemble d'autobus. Il y a essentiellement une correspondance.

C'est la même chose qu'avec les autoroutes. Les autoroutes, on a des échangeurs. Essayez de concevoir un réseau d'autoroutes sans échangeurs, ça va vous coûter une beurrée, puis vous n'allez jamais être en mesure d'aller partout, de partout à partout. Si on met des échangeurs, bien, on n'a plus besoin de multiplier le nombre d'autoroutes, on a des échangeurs pour faire le lien d'une autoroute à l'autre puis on peut se déplacer d'un endroit A à un endroit B sans avoir à aller chercher une autoroute particulière en faisant un paquet de détours, et c'est la même chose qui devrait être faite avec les autobus, favoriser les correspondances.

Puis c'est en ce sens-là que le RTM, c'est une très bonne idée. Le RTM peut désigner des points de correspondance. Et, en vous désignant des points de correspondance, en forçant les sociétés à interagir entre elles et à ajuster leurs horaires en conséquence, on vient développer des pôles. Ces pôles-là où il y a une grande densité de services peuvent servir à des développements immobiliers. Parallèlement à ça, bien, il y a la possibilité des correspondances qui existe, puis les gens viennent à avoir un réseau qui leur permet d'aller d'où ils veulent, à partir d'où ils veulent, de la même façon qu'avec une automobile.

M. Surprenant : ...très bien. Alors, écoutez... Puis je vous remercie, d'ailleurs, d'avoir montré en exemple la CITL. Je suis député de Groulx, alors ça me concerne particulièrement. Mais ce n'était pas arrangé, M. le ministre, ce n'était pas... Alors, écoutez, je n'ai pas d'autre question. Si vous avez d'autres interventions que vous voulez faire relativement au transport, vous êtes les bienvenus. Autrement, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le député de Groulx. Alors, M. Laliberté, M. Fournier, M. Laporte, merci beaucoup pour votre contribution. Et mes félicitations pour votre préparation, qui était excellente. Alors, je lève la séance jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 49)

(Reprise à 19 h 33)

Le Président (M. Reid) : 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.

Ce soir, nous recevons la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et Transdev. Alors, bienvenue à nos invités de la Fédération des travailleurs du Québec. Vous disposez de 10 minutes pour faire votre présentation, et, par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demanderais, dans un premier temps, de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

M. Bolduc (Denis) : Merci, M. le Président. La FTQ remercie la commission pour l'occasion qui nous est offerte. Je vous salue, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission. Et je me présente, Denis Bolduc, secrétaire général du SCFP-Québec. À ma droite, les gens qui m'accompagnent, Kateri Lefebvre, directrice exécutive adjointe au SEPB-Québec, Marc Ranger, directeur adjoint au SCFP-Québec, Jean-Guy Simard, conseiller au SCFP-Québec, et, à ma gauche, François-Mathieu Drouin, économiste au SCFP-Québec.

Alors, comme vous le savez, la FTQ est la plus importante centrale syndicale au Québec. Elle représente plus de 600 000 membres. Au SCFP-Québec, nous représentons les chauffeurs des trois grandes sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal, soit Montréal, évidemment, Laval et Longueuil, et en plus du personnel administratif de la STM. Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre du SCFP-Québec regroupe 7 100 membres au Québec, notamment à Trois-Rivières et à Saguenay. Et nous représentons aussi la forte majorité des chauffeurs et chauffeuses des CIT sur la Rive-Sud et la Rive-Nord de Montréal. Le SEPB-Québec est présent à la Société de transport de Montréal. Il représente un groupe important, celui des professionnels de la STM. En résumé, vous pouvez le constater, la FTQ regroupe l'ensemble des chauffeurs, chauffeuses, du personnel administratif et des professionnels de la région métropolitaine de Montréal dans le transport collectif.

Alors, nous sommes heureux de pouvoir nous exprimer en commission parlementaire sur cet important projet de loi. Nous croyons qu'il est important pour cette commission d'entendre la voix des travailleurs, ceux qui font fonctionner quotidiennement le transport collectif dans la grande région de Montréal. Le projet de loi n° 76 a été déposé la semaine dernière. Nous n'avons eu que quelques jours seulement pour en prendre connaissance et réfléchir sur certaines bonifications qui pourraient y être apportées, et c'est pourquoi les copies de notre mémoire que vous avez entre les mains sont peut-être encore chaudes.

La FTQ est préoccupée par les changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif proposés par M. le ministre. Le projet met en place deux nouveaux intervenants dans la région métropolitaine de Montréal, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'autorité, et le Réseau de transport métropolitain, le réseau. Selon la FTQ, cette réforme donne trop de contrôle à l'autorité et au réseau tout en réduisant, à notre avis, l'autonomie des sociétés de transport. La FTQ est soucieuse de maintenir la grande expertise des employés syndiqués tant au sein des sociétés de transport que de la future autorité.

Enfin, soucieuse de préserver les services de qualité déjà en place, la FTQ souhaite que le projet de loi précise clairement quel organisme offrira les services d'express métropolitain. Nous souhaitons également que le réseau du métro de Montréal soit exclu des infrastructures à caractère métropolitain.

Tout comme le ministre des Transports, la FTQ est favorable à la création d'une instance à l'échelle métropolitaine chargée d'assurer une cohérence verticale en matière de transport collectif et d'harmoniser les plans stratégiques de développement des sociétés de transport présentes sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Par contre, les fonctions prévues dans le projet de loi pour la future autorité sont trop vastes et imprécises, à notre avis. Selon

nous, il y a dédoublement de compétences entre les sociétés de transport en commun et l'autorité. Le gouvernement devrait clairement préciser les rôles de l'autorité dans l'exploitation et dans la planification des services afin d'éviter les chevauchements et respecter l'autonomie des sociétés de transport.

Nous recommandons que l'autorité confie aux sociétés de transport et au RTM l'exploitation des services de transport adapté. Tout comme l'AMT, l'autorité devrait élaborer le plan stratégique de développement du transport collectif et coordonner les services de transport en commun tout en considérant l'offre de service des sociétés de transport. La FTQ appuie le projet en ce qui a trait au rôle de coordination prévu dans ce projet de loi.

La FTQ se positionne en faveur de l'harmonisation des tarifs. Cependant, pour le financement du transport collectif, les revenus ne devraient pas être centralisés à l'autorité. Les sociétés de transport devraient être les seules responsables de leur financement, et, à cet égard, il est primordial que leur autonomie soit préservée. Les organismes publics de transport en commun ne devraient pas se retrouver captifs des ententes de service signées avec l'autorité. Est-ce que cette dernière pourrait abolir un circuit si celui-ci n'atteint pas les objectifs de performance? Dans un tel cas, quelles seront les conséquences pour les organismes, pour les travailleurs, pour les travailleuses ainsi que pour les usagers du transport en commun? Cette situation est, pour nous, pour le moins inquiétante.

• (19 h 40) •

Mme Lefebvre (Kateri) : La FTQ est d'avis que l'autorité devrait être en charge de la planification, la réalisation et l'exécution de tout prolongement du réseau de métro et de toute infrastructure de transport en commun terrestre guidé. Nous croyons que l'autorité doit être dotée des mêmes compétences que celles réservées à l'AMT en ce qui a trait à la gestion des infrastructures du réseau du métro et de transport en commun terrestre guidé. Nous vous référons à l'article 47 de la Loi sur l'AMT.

D'après le projet de loi, l'autorité doit promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage. Nous saluons cet aspect du projet de loi. Le projet de loi modifie en profondeur l'organisation du transport collectif dans la grande région métropolitaine en réduisant le nombre d'intervenants impliqués. Bien qu'une telle réduction soit désirable, le projet de réforme du gouvernement va trop loin selon nous. Nous considérons que l'unification de tous les intervenants de la Rive-Nord et de la Rive-Sud sous l'égide d'une seule entité, soit le réseau de transport métropolitain, RTM, n'est pas souhaitable. Ce dernier serait aussi responsable de l'exploitation des trains de banlieue, ce qui alourdirait d'autant plus la transition.

Selon nous, il importe de conserver la gestion des transports à l'échelle régionale afin d'offrir un service de proximité à la population. La FTQ recommande de créer deux instances régionales, soit une pour la Rive-Nord et une pour la Rive-Sud, qui seraient redevables à l'autorité. Nous croyons que le ministère crée une instance vouée à l'exploitation et à l'intégration des services ferroviaires en vertu des compétences fédérales, redevable à l'autorité.

Quant aux impacts sur le personnel, nous croyons que le transfert des membres du personnel tous azimuts, comme prévu à l'article 115, vers l'autorité ne sera pas sans heurts, car la plupart des employés sont assujettis à des contrats de travail différents. Il est impératif de respecter les conventions collectives visées, de préserver les emplois, les conditions de travail des personnes salariées touchées et le principe de la libre négociation pour le processus à venir. L'harmonisation de leurs conditions de travail au sein de l'autorité sera donc une tâche difficile et complexe. À cet effet, nous proposons de partager notre expertise avec le comité transitoire.

La FTQ recommande donc qu'un comité ad hoc soit créé afin de régler en amont les futurs problèmes inhérents au changement d'employeur; que ce comité soit composé de représentants des associations de salariés en cause et désignés par celles-ci; que le changement d'employeur et les mouvements de personnel qui pourraient découler des dispositions du projet de loi ne puissent avoir pour effet de réduire le niveau des effectifs; et que l'harmonisation à coût nul ne constitue pas une obligation lors du changement d'employeur et des mouvements de personnel.

Il est crucial que le conseil d'administration de l'autorité prenne les meilleures décisions pour la collectivité, d'où l'importance de l'indépendance de ses membres. Dans sa réforme actuelle, l'article 52 ne garantit pas une forte étanchéité entre les intérêts d'éventuels administrateurs et les intérêts de la communauté. La FTQ estime que les membres du conseil d'administration doivent tous être assujettis aux plus hauts critères d'indépendance, c'est-à-dire de n'avoir aucun intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui mette en conflit son intérêt personnel et celui de l'autorité ou du réseau. Les administrateurs ne pourraient donc pas être en situation de conflit d'intérêts, la gouvernance s'en trouverait donc bonifiée. C'est pourquoi nous recommandons d'utiliser les critères d'indépendance du président du conseil pour l'ensemble des administrateurs.

Concernant la composition du conseil d'administration...

Le Président (M. Reid) : Le temps est écoulé, donc je vous demanderais d'essayer de terminer le plus rapidement possible.

Mme Lefebvre (Kateri) : Oui. Oui. Alors, trois administrateurs devraient être présents — des sociétés de transport — afin de profiter de leurs connaissances et de leur expertise.

Et je terminerais en vous disant quelque chose quand même assez important. Dans un autre ordre d'idée, dans le projet de loi, l'autorité peut désigner et acquérir n'importe quelle infrastructure qu'elle considère comme ayant un caractère métropolitain. Le métro de Montréal se qualifierait, selon les articles 38 et 41, comme une infrastructure de transport collectif ayant un caractère métropolitain, puisqu'il dessert les usagers d'au moins trois organismes publics de transport en commun. Depuis sa création, les employés de la STM se sont occupés des opérations quotidiennes et de la maintenance du métro de Montréal. Pour des raisons d'expertise et d'efficacité, nous croyons que ce dernier doit rester sous la responsabilité de la STM.

Et je terminerais en vous disant qu'il y a un problème de sous-financement, et le projet ne permet pas de solutionner le principal problème, qui est le sous-financement chronique. Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup de votre présentation. Nous allons passer maintenant à la période d'échange et nous commençons par le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, merci à tous d'avoir présenté votre mémoire, il a la qualité d'être clair. Dans le propos aussi, c'est clair. J'entends bien ce que vous dites. Je ne vais pas commenter chaque chose que vous avez soulignée, mais la représentation Rive-Nord, Rive-Sud, c'est une chose qu'on a déjà entendue depuis le début.

L'autre chose aussi, il n'y a nulle part dans le projet de loi qui spécifie qu'on ne va pas respecter les contrats de travail qui sont déjà en place. On l'a dit, on a été clairs à ce sujet-là. Je veux aussi vous rassurer, l'objectif de ce projet de loi est d'améliorer le transport collectif dans la CMM, pas que l'île de Montréal, d'arrêter de voir en silo, comme je l'ai dit précédemment aussi.

La vocation du transport collectif, j'entends aussi une inquiétude que je m'explique mal, mais je vais vous donner du temps pour pouvoir l'expliquer davantage. Sur votre inquiétude avec les actifs du métro de Montréal, avez-vous une perception que quelqu'un d'autre pourrait gérer le métro de Montréal? La STM garde son autonomie. Je comprends mal que vous voulez faire une modification pour le métro lui-même en soi, je ne comprends pas.

Mme Lefebvre (Kateri) : Je m'excuse, on voulait simplement s'assurer qu'effectivement l'autorité aura le même rôle que l'AMT au niveau du métro de Montréal, donc à savoir que... Effectivement, au niveau de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, à l'article 47, il est clairement établi que l'agence, l'AMT, cède à la société de transport, dès la fin des travaux ou à une date convenue, les biens nécessaires ou tunnels, etc. Donc, c'est vraiment dans cet ordre-là qu'on voulait s'assurer que l'autorité ait les mêmes rôles que l'AMT.

M. Poëti : On n'a pas d'intention différente de modifier ça. Je pense qu'on vient de terminer la remise à Laval pour la partie du métro, là, on vient de finaliser les documents, et c'est toujours un peu long, le législatif, là, mais il n'y a pas d'intention dans ce projet de loi là de modifier ça d'aucune façon une fois... On en paie 75 %, là, mais, quand c'est terminé... Je n'ai pas d'inquiétude là-dessus, je veux vous rassurer.

M. Ranger (Marc) : Peut-être juste parce que... À l'article 6 du projet de loi, il y a des fonctions qui sont très, très larges, un rôle, des responsabilités qui sont larges tout au long du projet de loi, puis on ne retrouvait pas le pendant qu'on retrouve dans la Loi sur l'AMT. Donc, ça, c'était davantage des inquiétudes qu'on avait. On voulait se faire rassurer sur cette question-là, on l'est maintenant.

M. Poëti : Pour moi, il n'y a pas d'intention là.

Mme Lefebvre (Kateri) : M. le ministre, j'aimerais répondre à une inquiétude concernant le respect des conventions collectives. Lorsque vous dites dans la loi que l'article 45.2 s'applique, on comprend que c'est une cession partielle d'activités qui s'opère, et, de ce fait même, les conventions collectives viennent à échéance au moment du transfert d'activités. Alors, ça veut donc dire que toutes ces conventions qui ont été signées et, donc, acceptées par les parties devront être en renouvellement de convention collective. Pour nous, il y a un aspect fort inquiétant de par le fait que nous sommes présentement à regarder tout l'impact de la loi n° 15 concernant la réforme des régimes de retraite dans le monde municipal, et la STM va être vraiment touchée par cette renégociation de son régime de retraite, et je vous dirais que ça ne se fera pas simplement, ça ne sera pas facile.

M. Poëti : Bien, pas facile ne veut pas dire impossible, là. Si c'était facile, on ne serait pas ici, tout irait tout seul. Mais je veux aussi vous dire qu'il faut faire attention parce que le projet de loi ne vise pas les conditions de travail ou les acquis des gens syndiqués d'aucune façon. Mais on va regarder votre préoccupation puis vous revenir sur ça. Mais il n'y a pas d'intention là. Et il y a un an qu'est le comité de transition, et j'ai entendu votre proposition d'y participer constructivement lors de la transition. Ça ne m'apparaît pas quelque chose non plus d'impossible, qui pourrait peut-être faciliter les choses.

Le Président (M. Reid) : M. Ranger, vous vouliez parler?

M. Ranger (Marc) : Mais, au-delà de ça, aussi c'est parce que, quand on regarde le regroupement qui est proposé au niveau des CIT, de regrouper, selon votre proposition, le projet de loi, en une seule entité — nous, on parle de deux entités, là — il faut savoir qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens au niveau des CIT qui ne sont pas syndiqués du tout. On a aussi une bonne proportion de travailleurs qui le sont. Il y a énormément de disparités de traitement. Il y a des contrats de travail qui viennent d'être signés pour des longues périodes. On voit toutes sortes de situations dans le personnel administratif aussi, où il n'y a pratiquement pas de gens qui sont syndiqués. Il y a des gens qui sont obligés de faire du bénévolat à l'extérieur des heures, de faire des tâches qui sont assez extraordinaires. Alors, quand on voit dans le projet de loi qu'on parle d'harmoniser à coût nul ces conditions de travail là puis qu'il n'y ait pas d'impact à la hausse, là, je ne vois pas comment ça, ça peut être possible.

• (19 h 50) •

Puis c'est pour ça que, quand on disait... Puis c'est sûr, le temps d'une commission parlementaire, on ne peut pas clarifier tout ça, mais notre proposition d'avoir un comité ad hoc pour accompagner le comité de transition sur ces questions-là, évidemment, ne pas prendre les décisions à la place du comité de transition, mais être capables d'être des personnes de références des associations de salariés pour vous dire : Attention! Ça, c'est impossible de réaliser ça de telle façon... Mais, si le projet de loi était adopté tel quel, on a beau avoir le comité ad hoc qu'on veut, on va avoir un problème, là, un sérieux problème.

M. Poëti : Écoutez, on va le regarder. Je vous ai dit, je n'ai pas de fermeture à votre participation, là, tout au contraire. Mais ceci n'est pas une attaque envers des employés, d'aucune façon, sans égard à leur appartenance syndicale ou pas. Il faut aussi comprendre — à titre d'exemple, je prendrai l'AMT parce que vous l'avez soulevé — tous les gens qui sont spécialisés dans l'opération des trains, ils vont continuer à travailler dans l'opération des trains, ils auront un autre nom d'entité. On ne fait pas ça pour changer le nom, on fait ça pour séparer, évidemment, l'opération de la planification. Et, si ça avait été si génial que ça, on ne serait pas ici non plus jusqu'à aujourd'hui. Ce projet de loi là, j'entends, au moins à chaque groupe qui est venu ici, dire : Il était nécessaire, il fallait un changement. Le statu quo, dans le domaine du transport collectif au Québec... Et on prend toujours le même exemple, parce que c'est probablement le plus gros, tu sais, qui démontre un manque de cohésion parfait, avec entre 500 et 700 titres de transport... Alors, si c'était si facile que ça, s'entendre entre municipalités, entre CIT, en partenariat, que ça va bien, bien il n'y aurait peut-être pas des gens qui resteraient sur le coin de la rue parce que l'autobus ne peut pas s'arrêter pour les embarquer parce qu'il y a des gens, ils ont des murs de territoire au coin de la rue, parce qu'on ne peut pas... Alors, vous savez, le taux de réalisation en transport collectif, 60 %, ce n'est pas acceptable, ce n'est pas normal. Alors, vous savez, il y avait beaucoup de choses à corriger, c'est notre intention de le faire.

Maintenant, ça ne se fait pas sans la participation des employés. On n'est pas en recherche d'employés, on a des employés qui font du travail actuellement. Alors, ils sont représentés, certains — une grande majorité, je comprends — par votre syndicat, mais l'objectif, c'est que les gens continuent à travailler. En fait, ce qu'on veut faire, on veut faire mieux avec ce qu'on a, ne pas faire plus avec moins. Alors, moi, je n'ai pas de fermeture à ce qu'il y ait une collaboration dans la période de transition, justement, pour s'assurer d'un bon transfert.

M. Ranger (Marc) : Un autre élément que j'aimerais porter à votre attention, quand on regarde le découpage, on a vu aujourd'hui des villes qui sont venues parler, là, par rapport au découpage du territoire, mais on voit aussi au niveau des CIT, encore là, les gens qu'on représente, là, où, à un moment donné, pour certaines régions, là, le CIT est comme coupé en deux parce que... par exemple, la région de Sorel-Tracy, qui n'est pas visée par la Communauté métropolitaine de Montréal, versus, dans le fond, le travail que font nos gens là-dedans, puis là on se pose la question : Si j'ai une centaine de chauffeurs dans une compagnie... Puis, vous savez, là-dedans, il y a une certaine portion de ces gens-là qui sont à temps partiel. Ce n'est pas découpé au couteau, là, ils travaillent pour une CIT, ils travaillent sur tout ce territoire-là. Ça fait que qu'est-ce qui va arriver pour ces gens-là quand il y en a à peu près, si je fais une image simple, 50 % qui sont visés par le projet de loi, puis 50 % des autres travailleurs de cette même CIT là, bien, eux autres s'en trouvent exclus, là? Puis ça, on a des questions là-dessus.

M. Poëti : Oui. Mais en même temps, dans le projet de loi, vous avez vu qu'il y a non seulement des possibilités, mais qu'on dit peu, aux termes de la loi, des contrats de services, hein? Ces gens-là vont pouvoir travailler avec des contrats de services dépendamment des décisions des élus dans la réorganisation de leur CIT. Il y a quelques cas d'exception, vous avez raison. Saint-Hyacinthe en est un aussi, Saint-Jérôme en est un aussi, mais on parle de 83 municipalités. Il y aura des exceptions, il y aura des ajustements spécifiques à faire avec des régions qui sont touchées d'une façon un peu particulière, comme vous le dites, parce que cette partie-là est coupée, parce que la carte de la CMM est tracée de cette façon-là. Alors, le comité de transition va jouer un rôle fort important dans ces décisions-là, et, personnellement, je ne crois pas que c'est insurmontable, d'aucune façon. On est en avant de cas d'exception et on est en avant d'une capacité d'ajustement dans l'ensemble de l'oeuvre. Je n'ai pas d'autres questions.

Le Président (M. Reid) : D'autres...

Une voix : ...

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

Mme Anglade : Il reste combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Ah! il reste encore 13 minutes, là.

Mme Anglade : O.K. Parfait.

Le Président (M. Reid) : Alors, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

Mme Anglade : Oui. Bonsoir. Merci d'être avec nous ce soir. Des questions par rapport aux recommandations que vous avez présentées. Recommandation n° 5 : «Que les objectifs de performance et de qualité de service soient retirés afin

de préserver l'autonomie des organismes publics de transport en commun.» En quoi est-ce que les objectifs de performance et de qualité vont à l'encontre de l'autonomie? Je peux comprendre qu'il y ait des questions au niveau de la créativité puis de l'innovation de chacun des groupes, mais en quoi ils ne sont pas compatibles avec des notions de performance et de qualité?

M. Ranger (Marc) : Quand on regarde la façon que le projet... Quand on parle d'autonomie, ce qui nous inquiète un peu, c'est qu'on voit, entre autres, que les recettes tarifaires sont toutes envoyées à l'autorité, puis on parle du pouvoir contractuel de l'autorité aussi. Alors, ce qu'on dit : Est-ce que le financement des sociétés de transport, entre autres sur l'île de Montréal, va être lié... Parce qu'actuellement ils perçoivent cette tarification-là, ils la conservent. Là, tout ça va s'en aller vers l'autorité. Est-ce que ça veut dire qu'éventuellement l'autorité va pouvoir fixer des critères de performance et, dépendamment des atteintes, bien, là, qu'à un moment donné on ne retournera pas ce financement-là vers le bas, vers la base? Puis on se dit, on ne connaît pas ces critères-là parce que c'est très vaste. Quand on parle de qualité, c'est des critères qui sont qualitatifs, là. Ça fait que c'est une des raisons pour lesquelles, dans notre mémoire, cette inquiétude-là se traduit d'être dépendant d'une nouvelle entité qui va fixer des critères à atteindre, des critères de performance et que le financement pourrait ne pas venir suite à ça. Et on se dit : C'est un peu aléatoire. Quand on dit que c'est imprécis, c'est parce qu'on ne les connaît pas, ces critères-là. Et est-ce que ça voudrait dire qu'ultimement l'autorité pourrait dire : Bien, moi, je vais pouvoir regarder ailleurs, là?

Mme Anglade : Mais, s'ils étaient clairement définis en termes de performance et de qualité, vous ne seriez pas contre, en principe?

M. Ranger (Marc) : Ce qu'on est contre — puis on le dit dans notre mémoire — c'est que l'argent qui est perçu à la base s'en aille tout à l'autorité. Parce que, quand on parle d'autonomie, on parle de financement. Puis là on n'a pas entendu aujourd'hui des représentants de la STM en parler, de ça, mais nous, on s'inquiète de ça parce que, si le financement s'en va tout à l'autorité, comment on peut parler à la base d'une autonomie? Ça fait qu'on a peur d'être dépendants de ça, là, à la source.

Mme Anglade : Je vous entends. Autre question que j'ai, par rapport à la recommandation n° 8, ce n'était pas clair pour moi, ce que vous vouliez dire : «Que le ministre des Transports contraigne, pour des raisons d'efficacité, [l'autorité] à utiliser le système de délivrance des titres de transport [...] déjà en place.» Pourquoi «déjà en place», oui?

M. Ranger (Marc) : Mais il y a déjà...

Mme Lefebvre (Kateri) : Il y a déjà Opus.

M. Ranger (Marc) : Oui, oui, il y a déjà un système qui est en place pour... Donc, on a peur qu'à un moment donné l'autorité décide de se substituer, par rapport à ses pouvoirs, aux sociétés de transport pour dire : Moi, je vais créer un nouveau système de perception, et je vais le gérer, et je vais le mettre en place. Celui qui est là, à moins que je ne me trompe, a quand même été un investissement qui a été majeur pour la STM. Ça fait qu'on veut éviter, à un moment donné, des dédoublements ou des nouveaux investissements qui seraient inutiles parce qu'on pense que ces systèmes de perception là, à la source, à la base, près de la clientèle, sont les plus efficaces, puis ça fait déjà des années que c'est en place maintenant. Ça fait que c'était notre crainte de ce côté-là, la recommandation n° 8.

Mme Anglade : Vous ne voulez pas changer ça du tout?

M. Ranger (Marc) : Bien, c'est un système qui fonctionne bien. Mais on dit : À partir du moment où l'autorité pourrait, pourrait décider de mettre en place... Il en avait déjà été question à l'AMT, alors là...

Mme Anglade : O.K.

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

M. Poëti : Bien, en fait, je peux déjà vous dire, là... On faisait des blagues tantôt, pour allumer des lampions, là, mais il va falloir en allumer un parce que ça peut être peut-être la carte Opus, ou avec un autre nom, mais ça va être une autre, mais ça va être une carte. Ça ne sera pas 600 cartes, ça ne sera pas 560 titres de transport, là, et ça ne sera pas une pour le métro de Montréal, puis une pour Longueuil, comme c'est actuellement, puis une pour Brossard, puis une pour Valleyfield, puis... Je veux dire, honnêtement, là, s'il y a une place où il faut qu'on s'arrime, c'est là, là. Alors, Opus, tant mieux si celle-là, guillemets, est la meilleure.

Puis on ne va pas bonifier par le bas, là, je veux dire, on va prendre quelque chose de technologique. Je ne peux pas croire qu'en 2015 on n'est pas capables d'avoir une carte qui va être utilisée partout. Ça, c'est sûr. Et je voudrais vous rassurer pour vous dire : Inquiétez-vous pas, Opus va rester telle quelle, là, je ne peux pas vous dire ça ce soir. Mais, si Opus fait le travail pour tout le monde, tant mieux. Mais je vous le dis tout de suite, là, il va y avoir une carte. Je ne sais pas c'est laquelle, mais c'est sûr qu'on va en avoir une.

Le Président (M. Reid) : Vous voulez continuer, Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne?

Mme Anglade : Oui, j'ai une dernière question, par rapport à la recommandation 20. Vous réclamez que le gouvernement augmente ses revenus, notamment en haussant la contribution fiscale des entreprises. Il y a eu beaucoup de personnes qui sont venues ici qui nous ont parlé de taxe sur le carburant, de taxe kilométrique, de différentes manières d'augmenter les revenus. Vous n'en proposez qu'une, j'aimerais vous entendre un peu là-dessus.

• (20 heures) •

M. Ranger (Marc) : Bien, c'est parce qu'on a entendu... Puis cette question-là, on ne pensait pas que ça viendrait de vous, on l'attendait d'une autre personne.

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Anglade : C'est fait.

M. Ranger (Marc) : Mais on l'attendait. Ça fait qu'on n'a pas de mérite à y répondre. Mais je regardais, on s'est même sorti des statistiques, là... Mais il faut arrêter de voir les investissements dans le transport comme étant une dépense. C'est intéressant de voir — puis ça prend une seconde à lire, là — en 2013, conjointement, les neuf sociétés de transport ont injecté plus de 2,5 milliards de dollars dans l'économie du Québec. Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, ces dépenses soutenaient 16 831 emplois directs, 4 140 emplois indirects. On parle aussi, l'ensemble des injections monétaires dans l'économie du Québec généraient une valeur ajoutée de 1,9 milliard. Ça, c'est la contribution au produit intérieur brut du Québec. Puis on parle encore un peu plus bas, donc les activités de sociétés de transport en commun ont également permis de générer des recettes fiscales de 366,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et 129,5 millions de dollars pour le gouvernement fédéral. Sans compter que, quand on augmente le transport collectif, évidemment on parle de... Puis on parle d'électrification aussi dans notre projet de loi, donc c'est, au niveau de l'environnement, des impacts. Le temps d'attente aussi, qui est important.

Ça fait que c'est un peu aberrant qu'on parle toujours... Parce que chaque dollar qui est investi en transport en commun rapporte non seulement en termes de qualité d'emplois dans les sociétés de transport, mais, à tous les points de vue, ça rapporte. Ça fait que, pour nous, là, ce n'est pas une dépense, c'est un investissement. Mais je n'ai aucun mérite, là, je me suis préparé à la question.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. Alors, je ne pose pas de question sur le financement, pas pour l'instant. Alors, plutôt, je regarde la recommandation 15 — et 16, O.K.? — qui concerne les critères d'indépendance pour les membres des conseils d'administration. Tout à fait d'accord, il ne devrait y avoir aucun conflit d'intérêts. Transparence, pas de conflit d'intérêts.

Sauf qu'après je regarde votre recommandation n° 16, et vous dites que trois sièges... Trois, pas quatre, parce que rappelez-vous qu'on va ajouter l'ARTM qui va aussi... Mais vous faites référence seulement à trois. Trois sièges devraient être réservés aux trois sociétés de transport sur le conseil d'administration de l'autorité. Je vois là la possibilité de conflits. Et je ne sais pas exactement qu'est-ce que cela va apporter, et est-ce que vous vouliez dire trois ou quatre?

M. Ranger (Marc) : Oui. Bien, vous tentez de prendre votre revanche, puis c'est de bonne guerre. Mais, en termes...

Des voix : ...

M. Ranger (Marc) : Non, non.

Une voix :

M. Ranger (Marc) : Ah! vous pourriez être surpris, là. Mais, en termes de conflits d'intérêts, ce qu'on regarde, là, on en a eu un exemple, une société de transport en région où, à un moment donné, des compagnies privées se retrouvent soit sur des comités d'école, soit sur des conseils d'administration et peuvent influencer des décisions qui pourraient les avantager directement. Nous, la logique qu'on avait... puis, à regarder ça, c'est qu'on s'est dit, le conseil d'administration de l'autorité, ça n'a pas de bon sens qu'il se prive de l'expertise — parce qu'on parle de cohésion, de travailler ensemble — de représentants de chacune des trois grandes sociétés de transport sur le territoire de la région métropolitaine. Pour nous, c'est important. Mais évidemment, s'il y a des questions qui les touchent de financement, ils ne participeraient pas aux décisions. Mais on disait, leur expertise... On parle d'experts indépendants, mais, dans ce cas-ci, l'autorité a un grand rôle. L'input de représentants des sociétés de transport, pour nous, était important là-dedans.

Le Président (M. Reid) : Le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Oui. J'ai une question. Merci beaucoup, M. le Président. Bonsoir. Bienvenue. Recommandation 10, quand vous dites que vous ne trouvez pas souhaitable que l'ensemble des structures, des intervenants de la Rive-Nord, Rive-Sud, bien sûr Montréal, se retrouvent sous l'égide de l'autorité... Et vous, vous recommandez de créer deux instances, une Rive-Nord, une Rive-Sud. Et, en plus de ça, plus loin, vous recommandez également une instance spécialisée dans l'exploitation des services ferroviaires afin de séparer l'exploitation des trains et d'autres formes de transport collectif.

Moi, je pense que la prémisse de base du ministre, et à travers ce projet de loi, c'est aussi d'alléger les structures, notamment, de favoriser, du moins le plus possible, là, la cohérence à travers tout ça, et là, vous, ce que vous nous recommandez, c'est d'introduire un palier additionnel entre l'autorité et les instances régionales locales qui sont actuellement en place, et une troisième additionnelle. Est-ce que j'ai bien compris? Puis, si ce n'est pas le cas, pouvez-vous me corriger?

Mme Lefebvre (Kateri) : ...juste vous répondre rapidement. Moi, je comprenais que Rive-Nord, Rive-Sud étaient sous l'égide d'une seule entité, le réseau, pas l'autorité. Et le réseau, pour nous, il devrait y en avoir deux, deux séparés qui prennent compte de la particularité de chacune des couronnes, nord et sud. Or, c'est vraiment dans cette optique-là que nous voyons, là, le...

M. Polo : Donc, ce que j'en comprends, c'est que vous sous-entendez que les particularités du nord sont très différentes des particularités de la...

M. Ranger (Marc) : Puis je ne veux pas être péjoratif quand je dis ça, mais, dans la vraie vie, c'est déjà un très gros changement parce qu'il y a de nombreux CIT. Je sais que les premières discussions qu'il y avait, qui étaient bien informelles, parlaient peut-être d'en laisser quelques-uns. Là, on part d'une situation où il y en avait de nombreux à une situation minimale où on dit : On arrive avec un. Ça fait que, déjà, ça va être quelque chose au niveau — on en a parlé tantôt, là — de la main-d'oeuvre, des mouvements de main-d'oeuvre, l'intégration de personnel, du transfert, ça va être assez spectaculaire. Ça fait que nous, dans l'approche qu'on avait, on se disait : On pense que c'est un bon compromis de se dire... Puis c'est déjà un bon pas parce qu'on aurait pu se dire, nous : Non, non... On sait qu'il va y avoir de l'impact, pour nos membres, de ça, mais on se dit : Laissons une entité sur la Rive-Nord puis sur la Rive-Sud.

Puis, pour ce qui est de la troisième entité, c'est parce qu'on a jasé avec bien des gens, bien des gens qui, comme vous, connaissent ça, mais qui disaient : L'exploitation, là, des trains de banlieue, c'est très, très particulier, puis peut-être que l'expérience qui a été connue dans le passé n'était pas souhaitable. Puis, nous, ce qu'on voyait, on l'a dit, peut-être des conflits juridictionnels à un moment donné parce qu'on sait que les gens qui travaillent pour l'AMT au niveau des trains de banlieue, c'est sous juridiction fédérale. À un moment donné, dépendamment de l'évolution de la situation, il pourrait y avoir un conflit juridictionnel. Mais on se disait : L'exploitation ferroviaire, c'est tellement particulier que ça devrait faire partie d'une entité distincte.

M. Polo : O.K.

M. Bolduc (Denis) : Et, si vous me permettez, j'ajouterai à ça qu'avec une seule entité la proximité avec les usagers, avec les citoyens, l'accès aux séances du conseil d'administration... comment quelqu'un de la Rive-Sud qui habite à une extrémité du territoire déterminée va assister... Parce que je ne sais pas, est-ce que ça va avoir lieu sur l'île de Montréal, sur la Rive-Nord ou sur la Rive-Sud, les conseils d'administration? Alors, les gens vont avoir des grandes distances à se déplacer. Les gens qui sont intéressés par la chose du transport collectif puis qui veulent assister à ces rencontres-là — parce qu'il y en a, des gens qui sont intéressés par ça — mais on va leur compliquer beaucoup leur affaire... Et c'est un autre point qui s'ajoute à ceux qui viennent d'être énumérés, la proximité de cette nouvelle structure là avec les citoyens, avec les usagers, une seule grande structure qui englobe tout ce territoire-là, on voit des difficultés dans ce sens-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au bloc de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bienvenue, il me fait plaisir de vous rencontrer. J'aimerais mieux comprendre — je vais continuer probablement dans la même veine — dans le fond, vous, le RTM, vous remplacerez ça par un Rive-Sud, un Rive-Nord, puis un ferroviaire. O.K. Donc, il y aurait l'autorité, ferroviaire, Rive-Nord, Rive-Sud.

Mme Lefebvre (Kateri) : Exact.

Mme Ouellet : O.K. Je voulais juste être sûre que j'avais bien compris parce qu'effectivement ça rejoint, mais avec une formule différente, ce qu'on a entendu, là, des gens de la Rive-Nord et de la Rive-Sud qui souhaitaient avoir plus de représentants, là, au sein des deux conseils d'administration, là. Donc, vous, vous le mettez, là, directement.

Dans la recommandation 7, on en a parlé un petit peu plus tôt, vous dites les «mêmes compétences que celles réservées à l'AMT». Vous avez parlé de celles de la cession des infrastructures qui sont construites du métro. Est-ce qu'il y en a d'autres? «Et de transport en commun terrestre guidé», je me demandais c'est quoi que ça visait, là.

M. Bolduc (Denis) : C'est une expression pour les trains de banlieue, ça.

Mme Ouellet : Ah!

Une voix : Dans la loi.

• (20 h 10) •

Mme Ouellet : Une façon de dire les choses compliquée. O.K. Dans la recommandation 5... Est-ce que, du côté de la STM, de la STL, du RTL, à cause de la création de l'autorité, est-ce que vous pensez qu'il va y avoir un

changement... Parce qu'il y avait quand même une partie de planification qui a été faite, là, par ces trois sociétés-là, est-ce que vous pensez qu'il va y avoir un changement dans l'autonomie de ces trois sociétés-là? Et de quel ordre?

Mme Lefebvre (Kateri) : Le problème, par le projet de loi, c'est qu'on n'identifie pas à quel niveau stratégique ou à quel niveau le développement stratégique se fera. Présentement, il y a des développements quinquennaux qui se font au niveau de la Société de transport de Montréal, au niveau de son développement, au niveau de la planification, et est-ce que ça va rester au niveau micro ou on donne à l'autorité tout cet aspect de planification et de développement? Ce n'est pas clair au niveau des fonctions et des rôles qui sont donnés à l'autorité.

Mme Ouellet : Ce serait quoi, votre vision à vous?

Mme Lefebvre (Kateri) : Bien, je pense que les sociétés de transport doivent garder leur autonomie au niveau de leur développement. Bien sûr, est-ce que l'autorité peut avoir un contrôle par rapport aux conseils d'administration? Je pense que c'est un petit peu ça qu'on voulait échanger au niveau de l'expertise, ne pas perdre cette expertise-là par rapport à la question de la planification et du développement.

Mme Ouellet : Ça fait que, dans le fond, si je comprends bien... Parce qu'il y avait quand même une certaine partie de la planification, sur les très gros projets, qui était réalisée par l'AMT, vous souhaiteriez garder relativement intacts les pouvoirs de planification qu'avaient, là, les différentes sociétés de transport.

Mme Lefebvre (Kateri) : Oui, effectivement.

Mme Ouellet : O.K. Vous avez fait référence aux CIT qui étaient scindés. Je ne dirai pas en deux parce que, des fois, c'est en deux, mais, des fois, ils partent avec rien qu'un tiers, puis, d'autres fois, c'est plus, là. On a eu des représentations un peu plus tôt d'un groupe des usagers de la Rive-Sud, donc, qui était extrêmement documenté sur ce qui se passait du côté des réseaux de transport et qui nous suggérait de ne pas faire de coupure comme ça parce qu'il y avait comme des corridors de transport qui traversaient et que, là, ça mettait en péril ces corridors de transport là. Qu'est-ce que vous pensez de leur suggestion d'intégrer l'ensemble des CIT au lieu de seulement une partie pour ceux qui traversent, là, l'autre côté de la CMM?

M. Ranger (Marc) : Je sais qu'entre les deux sessions il y a eu des discussions, justement, entre une représentante de chez nous, de la Rive-Sud et ces gens-là pour en discuter. Mais, nous, ce qu'on disait, ce qu'il faut faire attention aussi quand on parle d'autonomie, il ne faut pas que ce qui est en train d'être développé par l'approche des réseaux fasse en sorte qu'il y ait une compétition qui s'installe ou une concurrence entre les réseaux, les voies qui sont desservies. Qu'il y ait une complémentarité, c'est de ça qu'on parle. Puis je sais que, tantôt, ils ont éclairci cette question-là, il faudrait que je demande à Sylvie de venir vous répondre sur cette question-là. Mais, dans le fond, il ne faut pas qu'il y ait une concurrence qui fasse en sorte qu'à un moment donné ça ne soit pas efficace, là.

Mme Ouellet : Bien, en fait, ce n'était pas tellement la question de la concurrence comme, dans un CIT, il y avait des axes, et là ces axes-là sont coupés, étant donné que ce n'est pas l'ensemble du CIT qui est retenu dans le découpage actuel. Et ce qu'on entendait, c'est que ça pourrait mettre en difficulté, en tout cas, ces axes-là qui sont à l'intérieur d'un même CIT qui ont été développés pas en fonction du découpage de la CMM, mais en fonction des besoins des usagers, et qu'il n'y a pas juste de... Par exemple, les gens ne vont pas juste de l'extrémité de la CMM vers Montréal, mais ils vont aussi à l'extérieur, ils vont aussi de l'autre côté, et donc ça... En tout cas, ça compliquait la...

M. Ranger (Marc) : Mais, moi, ce qu'on me disait, c'est que c'était déjà desservi par le Réseau de transport de Longueuil, cette voie d'accès là. Ça fait qu'il faudrait vérifier, on pourra prendre du temps parce que, là, ce n'est pas...

Mme Ouellet : Oui. Bien, ce n'était pas tellement celle de Longueuil, ça, c'était pour le cas... On parle de la 132, là, ce n'était pas tellement ce cas-là comme le CIT, par exemple, de... qui va jusqu'à... — il faut que je retrouve mes noms, là, je ne les sais pas par coeur, les noms de CIT, là — de la Vallée-du-Richelieu, qui est coupé et qui avait des axes de transport à l'intérieur de cet axe-là. Est-ce que vous pensez que le CIT devrait embarquer complètement dans ce que vous, vous appelez le RT Rive-Sud, là, le réseau Rive-Sud, ou on continue à maintenir le découpage qui est proposé dans le projet de loi et couper des bouts de CIT qui vont être maintenant associés au réseau et d'autres qui vont être obligés de se reconstruire, là?

M. Ranger (Marc) : Ce qu'on vient de me dire des discussions qu'il y a eu — ça fait que c'est commode que la personne soit encore là — c'est que ce n'est pas normal pour le Réseau de transport de Longueuil d'arrêter à cet endroit-là, il aurait dû prolonger son parcours pour desservir. Et les échanges se font faits là-dessus.

Mme Ouellet : J'aimerais que vous me parliez un peu plus de l'impact — effectivement, à la recommandation 1, vous dites : Il ne faut pas que l'harmonisation à coût nul soit une obligation... — que vous voyez du projet de loi sur les travailleurs. Comment vous le voyez? Puis là vous avez des travailleurs dans plusieurs secteurs, là. Ma perception — puis vous me direz si c'est exact — moi, j'ai l'impression que, du côté de la STM, de la STL puis du RTL, ça devrait être

relativement statu quo, étant donné qu'ils maintiennent leur organisation, mais, du côté des CIT, ça va changer beaucoup. Donc, comment vous voyez l'impact pour les travailleurs? Puis est-ce que vous avez des craintes sur certains travailleurs plus que d'autres?

Mme Lefebvre (Kateri) : Ce que je viens d'entendre, c'est ce que vous dites, c'est que les sociétés de transport n'auraient pas de transferts d'employés qui se feraient à l'autorité.

Mme Ouellet : Ça, ce n'est pas moi qui peux répondre, là, mais...

Une voix : ...

M. Poëti : Non, non, mais on ne peut pas répondre, là, à moins que j'aie du temps, moi.

Mme Lefebvre (Kateri) : Non, mais je voulais comprendre...

Mme Ouellet : Bien...

Mme Lefebvre (Kateri) : Parce que le projet de loi ne dit pas ça. Le projet de loi, ce qu'il dit...

Mme Ouellet : Non, non, je comprends qu'il ne dit pas ça, mais, quand on a eu des discussions — c'est pour ça, je vous dis, c'est ma perception, puis c'est possible qu'elle ne soit pas exacte, là — sur l'ensemble des intervenants qui sont venus... Parce qu'on parlait du RTL, puis on disait : Bien, il va rester tel quel. Donc, c'était la perception que j'avais. Mais là, si on me dit non, ce n'est peut-être pas le cas, là.

Mme Lefebvre (Kateri) : Bien, écoutez, l'interrogation qu'on a est par rapport aux fonctions que cette autorité-là aura et le rôle qu'elle devra jouer, pour nous ce n'est pas clair au niveau du projet de loi. Alors, quand on parle de dédoublement de compétences, c'est là qui, pour nous, il y a un problème par rapport au projet de loi, et la perte d'expertise qui pourrait aussi survenir au niveau des sociétés de transport. Nous, on représente les professionnels de la Société de transport de Montréal et, dans cette optique-là, on a des craintes de perdre l'expertise au sein des sociétés de transport. Ce sont des gens qui travaillent au développement stratégique, ce sont des gens qui sont des planificateurs. Il y a des avocats, des architectes, il y a toutes sortes de personnes, de professionnels qui agissent à ce niveau-là.

Maintenant, comment vont s'opérer les transferts d'employés? On dit qu'on va respecter les conventions collectives, on comprend que... Est-ce qu'on aura des gens qui arrivent de la STL, de la STM, de la RTL qui vont s'en aller à l'autorité et que, là, bien, on va travailler avec trois conventions collectives différentes, trois contrats de travail différents, trois associations accréditées différentes? Et là, bien, c'est ça, c'est toute la problématique qui pourrait survenir.

Je comprends qu'on entend qu'on va respecter les conventions, mais il faut vivre avec ça, puis on connaît 45, 46 du Code du travail où il peut y avoir des difficultés d'application. Et, dans ce cadre-là, il pourrait y avoir des votes. Qu'advient-il des régimes de retraite de ces gens-là? Quand je disais au ministre que nous sommes présentement à appliquer le projet de loi n° 15, et ce n'est pas facile tant à la ville de Montréal que partout ailleurs au Québec, ce n'est pas sans difficulté, et là, bien, on nous ajoute qu'il y aura transfert de ces gens-là possible, donc conditions de travail et régime de retraite qui va avec, et régime de retraite différent d'un employé à l'autre selon la provenance de ces gens-là ou ces employés-là...

• (20 h 20) •

Mme Ouellet : O.K. Donc, ce que je comprends, c'est qu'en début d'article par article on aura à, effectivement, là, mieux comprendre les... ou, à ce moment-là, on pourra questionner le ministre, à mieux comprendre les rôles de chacune des entités et savoir s'il y a un transfert de personnel. Et ça, c'est pour les sociétés de transport. Et les impacts pour les travailleurs, pour les CIT, à votre avis...

M. Ranger (Marc) : Bien, je le disais tantôt, il y a quand même beaucoup de disparités au niveau des conditions de travail. Puis, si je regarde juste au niveau du personnel de soutien administratif dans les CIT, il y a très, très peu de gens qui sont syndiqués, puis on voit vraiment non seulement toutes sortes de conditions de travail, mais aussi... pas juste des horaires atypiques, mais, je le disais, des fois, là, on... je vais me garder un peu de devoir de réserve, on verra plus tard, mais des situations qui ne sont pas souhaitables non plus.

Donc, si on nous met des contraintes légales comme le fait que ça n'ait pas un impact sur les coûts à la hausse, moi, je ne vois pas comment on va faire ça dans ces situations-là. C'est clair qu'il faut qu'il y ait une marge de manoeuvre pour être capable... Puis on le disait, on l'a dit dans notre mémoire aussi, à un moment donné il va falloir laisser les parties négocier, travailler. Depuis quelque temps, dans plusieurs CIT, il y a des contrats de travail qui sont signés à long terme, il y a des contrats de travail qui sont à plus court terme aussi. Je disais : Il y a des gens syndiqués, il y a des gens non syndiqués.

Vous savez, quand il y a eu... Parce que, je pense, ça a été un peu calqué sur le projet de loi n° 170 à l'époque, les fusions municipales, où il y avait des critères bien particuliers. Mais, à l'époque, on parlait de 99,5 % de taux de syndicalisation, là, au niveau des fusions municipales. Ici, les CIT, il y a un impact qui est très grand parce que ce n'est pas le cas, il y a un seul endroit où le personnel administratif est syndiqué à travers tous les CIT.

Mme Ouellet : Donc, vous voulez vous assurer que, du côté des conditions de travail, ça ne soit pas un nivellement par le bas.

Mme Lefebvre (Kateri) : Oui.

M. Ranger (Marc) : Absolument. Puis on pense que, là, tel que c'est rédigé là, ça ne nous donne pas les marges de manoeuvre.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant... Ah! il y a un court commentaire de quelques secondes. Alors, nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonsoir, madame. Bonsoir, messieurs. Je continuerais dans les propos de ma collègue députée de Vachon au niveau des emplois, ça me semble important, là, comme changement. Puis je n'ai pas de connaissances particulières au niveau des ressources humaines, alors voudriez-vous élaborer encore un peu au niveau de la difficulté que vous entrevoyez au niveau de ces changements-là? Puis est-ce que vous pourriez nous indiquer la durée que ça pourrait prendre pour en arriver à bout? Est-ce qu'on devrait faire des tableaux, peut-être, à tout événement, rapidement des impacts que ça pourrait avoir pour savoir où on s'en va ou on attend à plus tard? Ou comment vous voyez ça, cette transition-là?

M. Ranger (Marc) : Bien, on voit plusieurs impacts possibles, même pour les sociétés de transport. Mais là le ministre n'a pas le droit de réplique, puis on ne veut pas lui donner d'idées, là, mais...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Ranger (Marc) : Ça fait que, du côté des sociétés de transport, il peut y en avoir aussi, mais... C'est pour ça qu'on suggère la formule de... absolument d'avoir un comité ad hoc pour prendre le temps de bien faire les choses. Il faudrait qu'à l'étude article par article on nous permette de donner cette souplesse-là pour prendre le temps de bien faire les choses, de nous permettre de représenter ces gens-là. Parce que, là, juste le fait de la commission parlementaire, il y a énormément, énormément d'inquiétudes partout, autant chez les gens non syndiqués que les gens qui sont syndiqués.

Puis là ce qu'on voit... Parce que, généralement, quand on a ce type de clause là, on garantit qu'il n'y a pas personne qui va perdre son emploi puis on garantit le maintien des conditions de travail. Le projet de loi, tel que rédigé, on ne voit pas ça à l'heure actuelle. Alors, on se dit : Il ne faut pas qu'il y ait ces contraintes-là d'harmonisation à coût nul. Puis on ne voit pas la protection des emplois à travers ça, alors on se dit : Il faut minimalement que le projet de loi prévoie si...

Le ministre, moi, je l'ai entendu, on l'a tous entendu, ce n'est pas son intention, ce n'est pas l'intention qui est visée par le projet de loi. Je pense que, nous, on... En tout cas, il faudrait que, dans l'étude article par article, ça se reflète, qu'il y ait des changements législatifs. Et puis on se dit, bien, on ne pourra pas tout prévoir, mais, avec la mise sur pied d'un comité ad hoc comme un comité-conseil de représentants d'associations de salariés, on ne sera pas, là... Ça ne sera pas des comités de négociation qu'on propose là, là. Ça, c'est une autre chose. Ça, c'est pour dire, comité ad hoc : Voici les problèmes qu'on voit sur le terrain. Voici les problèmes d'intégration ou de transfert. Puis voici les solutions que nous, on voit pour faciliter les choses en amont. C'est un peu ça qu'on disait dans le projet de loi. Ça fait que ça, je pense, c'est une mesure de gros bon sens qui devrait aider.

M. Surprenant : Mais combien de temps vous pensez que ça pourrait prendre pour faire ça?

M. Ranger (Marc) : Écoutez, combien de temps...

Mme Lefebvre (Kateri) : Combien de temps?

M. Surprenant : Non, non, mais...

M. Ranger (Marc) : Il y a toutes sortes d'idées qui me passent par la tête, là.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Ranger (Marc) : Écoutez, je pense, si les choses se font intelligemment puis que cette mesure-là est mise en place avec des changements législatifs, bien...

Une voix : ...

M. Ranger (Marc) : Oui.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, un peu plus tôt aujourd'hui, il y a un groupe qui est venu, l'ATCRS, puis ils ont été encensés par tout le monde. Ce sont des jeunes de la Rive-Sud, c'est l'Association de transport collectif de la Rive-Sud, alors des gens bien articulés qui nous ont proposé, là, d'améliorer certains textes, là, au niveau de... certains textes. Mais, à mon grand plaisir, les jeunes ont mentionné que le CITL était quasiment un exemple au niveau du fonctionnement et de son efficacité. Donc, j'en viens en fait, là... Puis j'entends également les gens sur la Rive-Nord... Moi, je suis député de Groulx, donc je suis de la Rive-Nord et j'entends des gens, au niveau du CITL puis au niveau de

l'ensemble de la population, qui sont inquiets au niveau des changements, puis qui prétendent que ça fonctionne bien comme c'est là, puis même que ça pourrait être peut-être plus efficace que moins.

Alors, dans votre proposition, vous proposez une gouvernance qui est différente de ce que le projet de loi propose, donc qu'il y ait une gouvernance sur la Rive-Nord, puis sur la Rive-Sud, et puis... Donc, j'aimerais ça, en reparler encore un peu. Au niveau de votre conseil d'administration, vous suggérez au point 2, dans les deux cas, trois élus par municipalité locale, donc, de la Rive-Nord ou de la Rive-Sud. Considérant qu'il y a une très forte croissance démographique, particulièrement sur la Rive-Nord parce que je le vis très bien... Je ne dis pas qu'on est pour, mais on n'est pas contre non plus. Mais je veux vous questionner : Comment vous voyez une société fonctionner, sur la Rive-Nord en particulier? Dans le sens qu'il y a des besoins qui vont être ponctuels et il y a des craintes des gens qu'actuellement, avec une centralisation, entre guillemets, plus vers le centre, ça puisse empêcher peut-être des décisions ponctuelles au niveau du fonctionnement sur la Rive-Nord, alors comment vous voyez une autonomie, en fait, avec votre proposition d'une entité sur la Rive-Nord comme sur la Rive-Sud?

Mme Lefebvre (Kateri) : Je vous référerai à la page 18 et 19 du mémoire qui parlent des conseils d'administration. Parce que vous parliez des trois représentants. Les trois représentants, c'est au niveau de l'autorité. Puis, au niveau du réseau, des réseaux couronnes nord, sud, on vous recommandait ou on suggérait que les deux conseils d'administration des réseaux soient composés de la façon suivante.

Donc, je vous réfère... Tout à l'heure, je n'ai pas eu le temps de parler de ça, mais la proposition est celle qui est de deux par ville de Montréal, trois par municipalité locale, un représentant, Société de transport de Laval, et deux par la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc...

M. Surprenant : Est-ce que vous croyez que c'est suffisant qu'il y ait trois... Si les gens veulent pouvoir plus décider localement de choses autant au niveau du conseil qu'au niveau, là, des opérations, comme on dit, «day to day», compte tenu, comme je dis, qu'il y a une forte croissance, quel pourrait être le fonctionnement optimal, en fait, pour s'assurer qu'on puisse répondre rapidement et que, contrairement peut-être, en allant vers une structure comme celle qui est proposée, ça puisse occasionner peut-être des délais d'ajustement? Est-ce que votre proposition permettrait de réduire les délais puis d'être plus efficace?

M. Ranger (Marc) : Vous savez, la réflexion sur la gouvernance, pour nous, ce qui était important, c'est le caractère d'indépendance des membres, c'était une représentation au niveau des trois membres des sociétés de transport. Puis, dans ce cas-ci, notre réflexion, ça a été davantage de dire... Parce que, quand vous parlez comment tenir compte de la spécificité régionale, bien, nous, notre position, ce n'est pas une seule entité, contrairement au projet de loi, c'est vraiment deux entités. Ou ce n'est pas une entité qui aurait deux chapeaux, c'est deux entités distinctes, deux conseils d'administration distincts pour s'assurer d'une plus grande, même, autorité régionale. Maintenant, est-ce que, dans la composition, il y aurait du raffinement à faire? Je ne suis pas sûr que c'est aux représentants syndicaux, ici, de parler de ça. Là, je vois que le ministre est bien content.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Bolduc (Denis) : ...et, quand vous regardez la composition, là, suggérée, vous voyez qu'il y a quand même six personnes de la Rive-Nord si on prend celui de la Rive-Nord — c'est le même modèle pour la Rive-Sud, là — il y en a quand même une faible majorité, là, mais il y en a six de la Rive-Nord puis cinq, si on veut, de Montréal, là, si on tient compte que la communauté métropolitaine est contrôlée par Montréal, là. Alors, il y a quand même une majorité du pouvoir décisionnel sur ce conseil d'administration là qui appartient à l'entité Rive-Nord ou l'entité Rive-Sud, là.

M. Surprenant : Donc, votre composition a deux objectifs, là, d'abord de faciliter les transitions au niveau des ressources humaines puis de s'assurer d'une efficacité optimale au niveau des fonctionnements tant sur la Rive-Nord que de la Rive-Sud. L'objectif visé, c'est ça.

Mme Lefebvre (Kateri) : Exact.

• (20 h 30) •

M. Surprenant : O.K. O.K. Et puis donc ma question, c'est : Comme vous le proposez comme ça, c'est que vous craignez sincèrement qu'actuellement, avec la proposition qui est faite, ça ait un impact au niveau du citoyen, de l'offre de service qu'il peut obtenir puis des réponses aux besoins, là?

Mme Lefebvre (Kateri) : Absolument.

M. Ranger (Marc) : Oui, on pense qu'une seule entité, c'est une bien trop grosse bouchée à ce moment-ci puis qu'il faut tenir compte que les réalités de la Rive-Sud ne sont pas les mêmes que celles de la Rive-Nord. Mais en même temps, de toute façon, il y a l'autorité qui va jouer son rôle dans ce qui est proposé là pour assurer une certaine cohésion. Mais on se dit : D'avoir ces deux entités-là permet de respecter...

M. Surprenant : O.K. Ça répond à mes questions, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, écoutez, Mme Lefebvre, M. Simard, M. Ranger, M. Bolduc et M. Mathieu, merci de votre présentation. Merci de votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux pendant quelques instants pour permettre au prochain groupe d'invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 20 h 31)

(Reprise à 20 h 36)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de Transdev. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Je vous demande, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter et de présenter la personne qui vous accompagne avant de commencer. Vous avez maintenant la parole.

Transdev

M. Levesque (Jean-Claude) : M. le Président, merci aux membres de la commission de nous recevoir. Je me présente, Jean-Claude Levesque, président de Transdev, responsable de l'implantation de Transdev au Québec. Je cumule, depuis près de 35 ans, de l'expérience dans le transport collectif. À mes côtés, je vous présente Dominique Lemay, directeur général de Transdev, qui a près de 20 ans d'expérience dans le transport aussi collectif, et, avant de joindre le groupe Transdev, il était responsable du métro de Montréal.

Transdev est un leader mondial dans la mobilité des personnes et est présent dans 20 pays. Par son expertise globale et son implantation internationale, Transdev offre une capacité unique de réponse aux besoins de transports publics. Transdev est une référence dans la mobilité durable et est engagé à faire du transport public le moteur du futur. En concordance avec ses valeurs, Transdev offre différents services intégrés : autobus, tramway, train, SRB, autocar, transport adapté, métro, traversier, taxi, autopartage, navettes partagées, vélo, stationnement, services numériques.

Le transport en commun ne se gère pas de la même façon à Sidney, à Paris et à Montréal. C'est pourquoi Transdev l'a bien compris et s'assure d'avoir une expertise locale tout en profitant d'une expérience internationale. Mentionnons au départ que tous les profits faits au Québec par Transdev depuis son implantation au Québec ont été réinvestis ici à 100 %.

Au Québec, Transdev offre une grande diversité de services spécialisés selon ses clientèles. Mentionnons les services de transport interurbain, périurbain, urbain pour le compte d'organismes municipaux et intermunicipaux — CIT et OMIT — et des services de transport adapté, de même que du transport scolaire. Transdev est en pleine expansion dans une structure qui lui permet de s'adapter aux différents schémas contractuels.

Au Québec, avec ses 1 000 employés locaux, l'équipe opère 550 véhicules dans plus de 100 municipalités. Transdev assure le financement, l'exploitation, l'entretien de tous ses véhicules avec l'aide d'une équipe diversifiée et compétente. La carte en page 5 du mémoire représente le territoire couvert par les services de Transdev qui touchent le projet de loi. Nous avons pris connaissance de l'importance de la réforme et, naturellement, de la gouvernance du transport collectif à Montréal dans son projet de loi n° 76 et nous saluons les changements. Bien entendu, nous désirons connaître aussi la place du privé dans la future organisation.

Transdev comprend que, pour le bénéfice de l'utilisateur, le gouvernement vise à instaurer la meilleure mobilité possible sur son territoire et améliorer la mobilité de façon globale — je pense que c'est un mot important — maximiser son retour sur l'investissement, optimiser l'utilisation de ses infrastructures et améliorer l'administration et l'organisation. Et, comme le disait M. le ministre, il y a une heure et hier, on ne peut pas nécessairement faire plus avec moins, mais on veut faire mieux avec ce qu'on a déjà, et je pense qu'on peut faire beaucoup mieux.

Transdev travaille de près avec les municipalités et dessert 60 % des CIT et des OMIT actuels pour près de 75 % de leurs déplacements. Notre apport dans les services existants nous permet de vouloir contribuer d'une façon positive aux orientations du gouvernement en gardant l'utilisateur au centre de l'action. L'exécution du mandat du comité de transition prévu par la loi menant vers l'ART et le RTM constitue le pivot stratégique pour l'atteinte des objectifs du ministère des Transports du Québec. Le comité de transition a pleins pouvoirs, et nous l'invitons à consulter tous les acteurs, dont les transporteurs privés, dans son processus.

• (20 h 40) •

Les structures prévues dans le projet de loi n° 76 pourront être en mesure d'améliorer la mobilité. Mais certains risques demeurent, dont celui d'une trop grande centralisation de la gestion des services. Une fusion des organismes peut entraîner une hausse importante du coût global. Généralement, le secteur privé parvient à offrir des services de transport en optimisant les opérations et en consacrant, en moyenne, moins d'employés pour une même offre de service que le secteur public. L'impact sur les coûts peut être majeur si les fusions génèrent de trop grosses entités favorisant des conditions se rapprochant de celles des opérateurs publics et qui risquent de diminuer la compétition. L'offre de service, publique et privée, doit demeurer complémentaire.

Plus le gouvernement offrira des services de transport collectif optimisés à des coûts raisonnables, plus l'utilisateur pourra bénéficier de transports collectifs souples, à juste prix et répondant aux besoins complexes. Tous s'entendent pour dire que le transport collectif est un service central dans le tissu socioéconomique. La tarification représente un aspect sensible pour l'utilisateur et un élément complexe pour les gestionnaires. Le projet de loi permettra de simplifier les titres de transport et d'assurer une plus grande cohérence dans les différents parcours. Transdev ne peut qu'appuyer cette démarche.

La coordination entre les modes de transport constitue la pierre angulaire pour parvenir à maximiser l'utilisation de toutes les formes de transport collectif pour la plus grande quantité possible d'utilisateurs réguliers et satisfaits. Transdev croit que le système régional doit être coordonné globalement, comme le prévoit le projet de loi n° 76, pour assurer un rabattement efficace vers les autobus et les trains se dirigeant vers le centre. Cependant, l'ART, dans son processus de planification, et le RTM, dans l'opération, devront prendre des mesures pour rester près des localités afin de contribuer efficacement au développement économique de celles-ci.

Pour maximiser les bénéfices de la réforme, l'information en temps réel devient incontournable, et l'ART, qui coordonnera l'information dans le Grand Montréal, sera appelée à faire des choix judicieux. Dans le groupe Transdev, nous avons des exemples concrets de succès pour transport intelligent.

Afin d'optimiser le service à l'utilisateur et la gestion du transport collectif, le gouvernement est en mesure de profiter de sa réforme de la gouvernance pour favoriser l'intégration du transport scolaire aux services de transport collectif. Cette intégration logique permet — naturellement, au secondaire — de faire davantage avec des ressources dédiées. La tendance est à cet effet. Au Québec, la région des Basses-Laurentides a intégré le transport scolaire avec succès, comme l'ont fait les grandes sociétés de transport urbaines au Québec.

M. le Président, je vais maintenant passer la parole à Dominique Lemay pour les recommandations.

M. Lemay (Dominique) : Merci, Jean-Claude. Puisqu'il faut considérer, dans la réforme de gouvernance du transport collectif, les impacts sur les vélos, les piétons, la circulation automobile, l'intermodalité, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les stationnements, le rabattement d'autobus sur les trains de banlieue et, éventuellement, sur les aéroports ou même des trains sur les aéroports, le Québec s'appête définitivement à créer un nouveau rapport entre le citoyen et le transport collectif. Nous comprenons que nous entrons dans une nouvelle ère. Transdev veut contribuer de façon positive à ces changements par les recommandations suivantes. Je vais vous les lire.

Attribuer ou conserver une place pour le secteur privé afin de prévenir une augmentation des coûts et de profiter de la souplesse du privé à tous les niveaux dans le transport local, le transport interrégional, l'opération des trains et autobus, la coordination des services et, finalement, dans les services d'information aux utilisateurs en temps réel;

Inviter les principaux intervenants, dont le secteur privé, à participer aux réflexions et travaux du comité de transition;

Favoriser la gestion par lots et, ainsi, éviter de créer de trop grands ensembles qui favoriseraient l'augmentation des coûts d'opération;

Etablir des contrats de performance avec les divers intervenants pour permettre un balisage précis vers de meilleures pratiques;

Concrétiser l'offre de service est-ouest autant sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord de Montréal, car, actuellement, les citoyens des couronnes ont peu ou pas de solutions de transport efficaces dans ces axes;

Accompagner la réforme de gouvernance de bons choix technologiques pour assurer à long terme une mobilité intelligente, souple et au meilleur coût;

Et, finalement, améliorer la gestion de l'organisation du transport collectif par des mesures telles que l'intégration du transport scolaire au transport urbain lorsque possible, comme Jean-Claude a dit tout à l'heure, éventuellement au niveau du secondaire.

Je repasserais la parole à M. Levesque.

Le Président (M. Reid) : 30 secondes.

M. Levesque (Jean-Claude) : Oui. C'est ce qu'il me reste aussi. La tendance mondiale préconise une ouverture des sociétés publiques de transport vers le privé. Le partenariat entre le public et le privé est jalonné d'histoires à succès, et Transdev encourage fortement le gouvernement du Québec et la CMM à favoriser la complémentarité public-privé dans la réforme actuelle sur la gouvernance. Merci, M. le Président. Aux questions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer à la période d'échange, d'abord avec le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. M. Levesque, M. Lemay, merci d'être ici ce soir. Merci d'avoir déposé ce mémoire, qui a la qualité d'être concis, mais précis. Et aller à l'essentiel en 10 minutes, c'est un peu difficile, et vous avez très bien réussi.

Je trouve intéressants les propos que vous avez tenus à certains égards sur la complémentarité, sur l'ouverture d'une ère nouvelle où les gouvernements, mais surtout les citoyens, doivent obtenir un service de meilleure qualité, qu'on réalise tous ensemble que la CMM n'est pas l'île de Montréal et que les couronnes, autant nord que sud, peuvent offrir des services additionnels, en fait, de meilleure qualité que ce qu'on connaît déjà.

Vous n'êtes pas allés dans ce détail-là, bien que vous le souligniez un tout petit peu, on a freiné les contrats de gré à gré jusqu'au moment où il y aura, évidemment, la prise en charge après la sanction du projet de loi par le comité de transition. Donc, on a freiné les contrats de gré à gré parce qu'on avait une inquiétude, justement, sur les conditions aussi des employés, et tout ça, et des changements éventuels. On pense aussi beaucoup aux appels d'offres parce qu'on pense que la commission Charbonneau, mais ce qu'on a vécu aussi à travers les dernières années, nous amène à penser que c'est toujours un peu étonnant qu'il y ait un seul soumissionnaire, qu'on ait une seule personne, ou un seul groupe, ou une seule entreprise capable de répondre à des besoins qui, pourtant, sont des besoins connus depuis bien longtemps et

qui existent au Québec. C'est quoi, votre opinion ou votre point de vue sur une plus grande utilisation des appels d'offres dans l'ensemble des futurs contrats? Parce que vous savez qu'il y a beaucoup d'ententes où la majorité des municipalités, évidemment, travaillent en contrat avec le privé, alors j'aurais aimé vous entendre sur cette philosophie-là.

M. Levesque (Jean-Claude) : Bien, écoutez, on est rendu en 2015, c'est l'ère de l'appel d'offres, on va vivre avec l'appel d'offres. Ce qui est important, c'est que les appels d'offres soient montés afin de rendre très compétitif le marché. On a vécu un appel d'offres dernièrement — on va en parler directement — sur la MRC du Moulin où on n'a pas répondu à l'appel d'offres parce qu'on ne sentait pas que, dans cet appel d'offres là, il y avait une compétition potentielle. O.K.? Et donc c'est important, quand les appels d'offres sont faits, que la chance soit égale pour tout le monde. En tout cas, qu'elle semble égale pour tout le monde. Et, à partir de ce moment-là, que le meilleur gagne, et on est en affaires pour ça.

M. Poëti : D'accord. Écoutez, pour moi, je l'ai dit tantôt, c'est succinct, mais précis, et on va s'en servir. Est-ce qu'il y a des collègues qui auraient des questions?

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bonsoir. Et merci d'être présents. Merci pour votre mémoire. Est-ce que vous faites partie de la Fédération des transporteurs par autobus?

M. Levesque (Jean-Claude) : Absolument.

Mme de Santis : O.K. Alors, vous êtes un des huit membres dans ce territoire.

M. Levesque (Jean-Claude) : Absolument.

Mme de Santis : Est-ce que vous faites affaire sous autre nom que Transdev ou c'est le seul nom que vous...

M. Levesque (Jean-Claude) : C'est Transdev, sauf sur la ligne Montréal-Sherbrooke, ça s'appelle Limocar.

Mme de Santis : O.K. Alors, c'est Limocar et Transdev.

M. Levesque (Jean-Claude) : Voilà. Mais c'est une marque de commerce, Limocar.

Mme de Santis : O.K. Vous, vous faites partie d'une grande famille multinationale française.

M. Levesque (Jean-Claude) : Absolument.

Mme de Santis : Est-ce que, parmi les autres sept membres, il y a d'autres qui font partie des multinationales ou c'est plutôt des petites ou moyennes entreprises québécoises?

• (20 h 50) •

M. Levesque (Jean-Claude) : Il y a une autre multinationale, il y a une autre multinationale française. Il y a des compagnies, naturellement, familiales québécoises aussi qui font partie des sept, et dont... Écoutez, c'est un petit monde, le Québec, hein? Parce que, vous savez, vous parlez de la fédération, moi-même, j'ai été directeur général de l'association des transporteurs à une certaine époque, hein, et on parlait de 800 transporteurs. Mais, quand vous allez dans un congrès de transporteurs, tout le monde se connaît par leur prénom, là, c'est petit, le Québec. Bon. Et il ne faut pas oublier aussi que tout le réseau d'autobus se rejoint en quelque part. Bon.

Maintenant, les grands mandats de transport ont été donnés surtout dans la région de Montréal, à part des grandes lignes interurbaines. Donc, sur la Rive-Nord, vous avez des grandes familles, vous en avez une, famille importante dans la région de Québec aussi, et c'est comme ça.

Mme de Santis : Vous avez quelle partie de cette industrie de transport par autobus sur la Rive-Nord et Rive-Sud?

M. Levesque (Jean-Claude) : Écoutez, si l'île de Montréal est le centre d'un beigne, on couvre 80 % du beigne.

Mme de Santis : Tout autour?

M. Levesque (Jean-Claude) : Oui, ou proche.

Mme de Santis : Alors, vous, vous êtes 80 %, et les sept autres sont 20 %?

M. Lemay (Dominique) : On est présents dans 60 % des CIT et on assure les déplacements d'environ 75 % des gens à l'intérieur de ces CIT là.

Mme de Santis : O.K. Et les autres 25 %, le transport par autobus est assuré par les sept autres entités?

M. Lemay (Dominique) : Dans la couronne, oui.

Mme de Santis : O.K. Est-ce que la plupart de vos contrats ont été obtenus de gré à gré ou...

M. Levesque (Jean-Claude) : Ils ont été obtenus de gré à gré à plusieurs reprises.

Mme de Santis : À plusieurs reprises.

M. Levesque (Jean-Claude) : À plusieurs reprises. Nous sommes allés en appel d'offres avec la ville de Sainte-Julie il y a deux ans?

M. Lemay (Dominique) : Deux ou trois ans.

M. Levesque (Jean-Claude) : Deux, trois ans, on a gagné l'appel d'offres et...

Mme de Santis : Est-ce qu'il y avait quelqu'un d'autre, à part vous?

M. Levesque (Jean-Claude) : Quatre.

Mme de Santis : Vous étiez quatre?

M. Levesque (Jean-Claude) : J'ai dit quatre.

Mme de Santis : O.K. Alors, c'est possible d'avoir un appel d'offres où il y a plus qu'un?

M. Levesque (Jean-Claude) : Absolument.

M. Lemay (Dominique) : C'est possible. Et puis, comme M. Levesque disait tout à l'heure, ce qu'on s'attend, c'est que le marché soit un marché d'appels d'offres dans le futur. Très clairement, il y a possibilité pour les entreprises d'avoir une mobilité, une possibilité de compétitionner. Il s'agit d'avoir des appels d'offres qui sont axés sur ce que le marché peut rencontrer aussi. Et, par exemple, on investit des dizaines de millions de dollars pour acheter des autobus lorsqu'on remporte un appel d'offres, donc on ne peut pas avoir un contrat de deux ans. Il faut qu'on parle de contrats d'une durée qui va aller peut-être vers les 10 ans, il faut que le marché... C'est certain que les appels d'offres doivent couvrir ces choses-là. Il faut pouvoir avoir des conditions, dans le fond, qui sont gagnantes. Il ne faut pas avoir de clauses qui excluent des parties prenantes qui seraient intéressées au détriment de l'organisme qui est déjà sur place. Et, quand on n'a pas ces choses-là, quand on a un assez long terme pour pouvoir amortir les équipements, on commence à avoir des clauses vraiment gagnantes pour amener de la compétition. Et ça a été fait à Sainte-Julie, c'est Transdev qui a remporté le contrat, et je vous dirais que, dans le futur, on s'attend à ça aussi.

Mme de Santis : Les plus petits disent qu'ils sont désavantagés parce qu'ils n'ont pas des poches qui sont aussi profondes que les vôtres.

M. Levesque (Jean-Claude) : Je suis d'accord et pas d'accord avec vous, je vais vous expliquer. C'est qu'à partir du moment où vous appliquez sur un appel d'offres et que vous avez un contrat de 10 ans, votre banque est ouverte.

M. Lemay (Dominique) : Par contre, si vous regardez, ça fait aussi partie de nos recommandations d'avoir une gestion par lots. Si on donne deux gros contrats, on va éliminer la compétition. Si on veut avoir de la compétition, si on veut bénéficier des avantages d'une compétition, il faut réussir, dans le marché, à conserver des fournisseurs. Et ça, ça devient un rôle du RTM de ne pas octroyer de trop gros contrats, mais d'en octroyer des assez gros pour bénéficier de l'escompte de volume que ça amène. Donc, il doit y en avoir moins qu'il y en a à l'heure actuelle peut-être, mais un nombre quand même suffisant pour garder une compétition.

Mme de Santis : Dans votre mémoire, à la page 8, vous dites : «Une fusion des organismes peut entraîner une hausse importante du coût global et réduire le retour sur l'investissement.» De quel type d'organismes vous parlez ici? À quoi vous faites référence exactement?

M. Lemay (Dominique) : Justement, ce qu'on parlait, c'est que, si on crée des gros ensembles, et disons qu'on crée un gros ensemble d'exploitation pour toute la couronne de Montréal, on élimine la compétition. Donc, en éliminant la compétition, on favorise la hausse des coûts. Aussi, en faisant ça, on se dirige un peu vers la grosseur des sociétés de transport qu'on a, qui, étant des sociétés publiques, pour différentes raisons, aussi coûtent plus cher ou sont moins efficaces en termes de coûts pour livrer le service. Donc, en gardant des entités plus petites, en gardant les contrats plus petits, on peut gérer une compétition et s'assurer d'avoir des entreprises qui vont être là et qui vont garder le coût au minimum. C'est dans ce sens-là qu'on dit : Ne pas faire de trop grosses entités.

Mme de Santis : Quels sont les problèmes que vous pouvez prévoir du fait que le territoire qui sera sujet à cette loi n'inclut pas tous les territoires, les CIT qui sont touchés par la loi?

M. Lemay (Dominique) : Bien, déjà, ça a été expliqué hier que la loi en tient compte. Les CIT qui ne sont pas touchés par la loi, ce qu'on a compris dans le projet de loi, c'est que le RTM pourra devenir un fournisseur de ces organismes-là. Donc, c'est rassurant pour eux, ils savent que, demain matin, ils ont un fournisseur. Et le premier élément aussi, ce qui a été dit, c'est qu'il y a déjà des contrats. Et ce que le ministre a annoncé aussi hier dans les discussions, c'est que les contrats actuels vont être respectés. Donc, ces gens-là ont des contrats actuels, ça va être respecté, et le RTM peut devenir un fournisseur ou ces municipalités-là qui sont non couvertes dans le territoire pourront se regrouper pour donner des contrats elles-mêmes. Donc, il y a plusieurs solutions dans le projet de loi déjà.

Mme de Santis : Est-ce que vous voyez une grande différence entre la façon qu'on devrait traiter la couronne nord de la couronne sud? Parce qu'il y a un argument que certains font qu'il devrait y avoir une entité qui s'occupe de la couronne nord et une autre entité qui s'occupe de la couronne sud. Parce que vous, vous connaissez ça, vous êtes déjà en affaires dans les deux couronnes.

M. Levesque (Jean-Claude) : ...les deux couronnes...

Mme de Santis : O.K. Alors, j'aimerais avoir votre opinion.

M. Levesque (Jean-Claude) : ...et les élus des deux couronnes doivent regarder ce soir aussi. Écoutez, il y a deux mentalités différentes. Sur la couronne nord, déjà il y avait eu une fusion au niveau des CIT Laurentides, donc il y avait un grand territoire. Sur la couronne sud, il y avait plusieurs CIT, c'était une approche différente. Je vous dirais que la réforme appelle que tout le monde va travailler ensemble dans la même direction et que le client utilisateur va être le centre d'activités de tout ça. Et je pense que, malgré ce qu'on peut penser, c'est que les gens des deux couronnes avaient le même objectif, mais la structure a peut-être fait qu'ils n'y sont pas arrivés, et la structure présentée va peut-être amener cet objectif-là à être atteint. Je pense que c'est important.

Mme de Santis : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne. Je vais finir par savoir...

Mme Anglade : Merci, M. le Président. Alors, merci d'être avec nous ce soir. Question de clarification pour moi. Lorsqu'on fait des appels d'offres et que la compétition n'est pas idéale pour tout le monde, vous avez refusé de participer dans certaines MRC, de quoi ça a l'air, une offre qui n'est pas...

M. Levesque (Jean-Claude) : Oui. Bien, lorsqu'on peut voir dans un devis d'appels d'offres qu'il y a peut-être une clause qui est spécifique à une seule entreprise, mais elle fait partie de l'obligation d'appel d'offres.

Mme Anglade : Et c'est là que vous voyez que tout est déjà dessiné d'avance.

M. Levesque (Jean-Claude) : C'est ça.

Mme Anglade : D'accord.

M. Lemay (Dominique) : On pourrait ajouter là-dessus, je pense, que ça serait un rôle important du RTM de consulter le marché, et puis pour bien comprendre ce qui va stimuler les entreprises à déposer des offres quand il va y avoir des appels d'offres, pour avoir un bon devis standard et, après ça, pouvoir générer une compétition.

Mme Anglade : O.K. Parfait. Est-ce que, dans ces genres de critères là, on parle du temps, par exemple, du contrat, si le contrat est sur deux ans, si le contrat est sur 10 ans? Ça pourrait faire partie de ce genre de...

M. Levesque (Jean-Claude) : Sur deux ans, il n'y en a pas beaucoup qui vont capitaliser pour des dizaines de millions pour deux ans. Mais, sur un contrat de huit à 10 ans, je pense que, là, on commence à parler de termes intéressants pour les entreprises. Et là ils peuvent investir, ils peuvent louer des dépôts ou en construire, et là ça devient intéressant.

Mme Anglade : O.K. Merci. Deuxième clarification. Vous parlez d'«établir des contrats de performance avec les divers intervenants pour permettre un balisage précis vers les meilleures pratiques». Quand vous parlez de contrats de performance avec les divers intervenants, que voulez-vous dire particulièrement?

• (21 heures) •

M. Lemay (Dominique) : Chaque opérateur, chaque entité qui livre un service devrait pouvoir être mesuré avec des comparables. On parle de fiabilité, on parle de qualité de service. On peut établir les normes de qualité de services. On parle de coût par déplacement, de coût par kilomètre, et il devrait y avoir — je sais que ça a été présenté aussi dans certains mémoires — peut-être une structure de bonus-malus associée à ça lorsqu'on rencontre ces objectifs-là ou qu'on ne

le rencontre pas. Et ça, c'est le genre de choses avec lesquelles on est très à l'aise de faire face, et ça permet aussi d'identifier deux choses. Ça permet de gérer un contrat ou de gérer un transporteur, mais ça permet aussi d'identifier les meilleures pratiques sont de quel côté. Même si on est tous voisins, il y en a qui ont de meilleures pratiques, il y en a qui innove différemment. Et, si on a ces chiffres-là pour comparer au niveau de la performance, on peut aller regarder ce que le meilleur fait, puis tenter de répéter les mêmes pratiques.

Mme Anglade : Et avez-vous vu souvent ce type de balisage dans le travail que vous faites?

M. Lemay (Dominique) : Dans ma vie passée, avant de rejoindre Transdev, j'ai été responsable du «benchmarking» international pendant 12 ans, et ça se fait partout dans le monde. Donc, c'est très...

Mme Anglade : D'accord. Vous aimeriez le voir...

M. Lemay (Dominique) : Il y a beaucoup de modèles.

Mme Anglade : Oui, parfait. Vous aimeriez le voir plus appliqué dans les contrats.

M. Lemay (Dominique) : Absolument, parce qu'on peut... ça nous permet de comparer les performances et d'améliorer. C'est au bénéfice de l'utilisateur. On peut parler de coût, mais on peut aussi parler de fiabilité, pourquoi tel groupe dans l'ouest est plus fiable que tel groupe dans l'est, que telle société de transport. On peut comparer puis aller chercher vraiment les meilleures pratiques.

Mme Anglade : Parfait. Ça répond à mes questions. Merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. S'il n'y a pas d'autre intervention du côté gouvernemental, nous allons passer à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue en commission parlementaire. Vous me permettez par commencer à vous poser... Je ne connais pas beaucoup Transdev, donc j'aimerais ça que peut-être vous nous présentiez un peu l'entreprise, le chiffre d'affaires, le siège social, le nombre d'employés.

M. Levesque (Jean-Claude) : Ici au Québec?

Mme Ouellet : Au Québec puis global.

M. Levesque (Jean-Claude) : Bon, bien, ici, au Québec, le siège social, qui était au centre-ville, est rendu à Saint-Jean-sur-Richelieu, hein, donc, dans le milieu des opérations. Comme on disait dans la page du mémoire, on parle de 1 000 employés, on parle de 550 autobus. On fait à peu près 650 000 heures de transport par année ici, au Québec. Au niveau de l'international, on parle de 80 quelques mille employés, 50 000 véhicules, et le siège social est à Issy-les-Moulineaux, en banlieue de Paris, mais chacune des divisions internationales... Comme les divisions ici, au Québec, qui gèrent, en passant, la division canadienne, les décisions se prennent ici.

M. Lemay (Dominique) : C'est un élément qui est très fort de la personnalité du groupe Transdev, c'est que chaque division, comme nous, la division canadienne ici, on doit avoir la personnalité locale, être présents avec la culture locale, mais on profite du savoir-faire d'un groupe.

Mme Ouellet : Le chiffre d'affaires?

M. Levesque (Jean-Claude) : Du groupe au complet?

M. Lemay (Dominique) : 10 milliards...

M. Levesque (Jean-Claude) : 6 milliards d'euros.

M. Lemay (Dominique) : ...de dollars canadiens.

M. Levesque (Jean-Claude) : Dollars canadiens. 7 milliards d'euros, c'est ça.

Mme Ouellet : Puis au Québec?

M. Levesque (Jean-Claude) : 90 millions.

Mme Ouellet : Puis, si je ne me trompe pas, Transdev a fusionné avec Veolia Transport, c'est ça, qui vient de Vivendi?

M. Levesque (Jean-Claude) : Oui. Puis Veolia est arrivé au Québec en 2004, hein, sous la gouverne d'un nom qui s'appelait Connex Transport. Transdev est arrivé au Québec en 2007, et les deux compagnies se sont fusionnées en 2011. Et moi, j'étais président à l'époque de Veolia Transport, il y a eu des gens de Transdev, et, après la fusion, bien, j'ai gardé la présidence.

M. Lemay (Dominique) : Si je peux ajouter, la division Transport de Veolia a été fusionnée avec Transdev, mais ce n'est pas Veolia qui a fusionné avec Transdev, c'est la division Transport. Et tranquillement, en termes d'actionnariat, Transdev devient complètement isolé du groupe Veolia.

Mme Ouellet : Ce n'est pas le même actionnariat?

M. Levesque (Jean-Claude) : Non. Non, non.

M. Lemay (Dominique) : Non. Le propriétaire principal, c'est la caisse de dépôt de Paris.

Mme Ouellet : O.K. Et j'aimerais mieux comprendre votre implication. Parce qu'on a la petite carte avec les petits bonhommes, là, et, par exemple, je vois que vous avez un petit bonhomme, là, à Longueuil. Donc, quel genre de services vous offrez? Puis là je vais vous en nommer deux, trois, là...

M. Levesque (Jean-Claude) : Transport adapté avec la régie de transport de Longueuil.

Mme Ouellet : Pardon?

M. Levesque (Jean-Claude) : Transport adapté, régie de transport de Longueuil. C'est nous qui le faisons, ça.

Mme Ouellet : O.K. Ça, c'est pour le transport adapté. Ça fait qu'à Longueuil, c'est ça que j'ai pensé, vous êtes dans le transport adapté.

M. Levesque (Jean-Claude) : Oui.

Mme Ouellet : À Montréal aussi, j'imagine?

M. Levesque (Jean-Claude) : On rentre à Montréal, justement.

M. Lemay (Dominique) : À Montréal, on n'a pas un contrat particulier d'activités. C'est que tous nos autobus entrent à Montréal, et on a aussi, bon, la division Limocar, qui n'est pas touchée ici, dans le cadre du mémoire, mais qui entre à Montréal aussi.

Mme Ouellet : Ça fait qu'à Montréal c'est parce que c'est des autobus qui rentrent, le petit bonhomme à Montréal?

M. Lemay (Dominique) : C'est ça.

Mme Ouellet : O.K. Puis, par exemple, CIT Roussillon?

M. Lemay (Dominique) : Roussillon, c'est du transport urbain et interurbain.

Mme Ouellet : Ça fait que l'ensemble du transport du CIT, c'est vous qui l'avez fait. Lorsqu'il y a un petit bonhomme sur un CIT, vous avez l'ensemble, là, c'est un seul contrat pour le CIT. C'est-u comme ça que ça fonctionne?

M. Lemay (Dominique) : Non, ce n'est pas comme ça. Dans le fond, c'est qu'on est présents dans ce CIT là. Si on prend le CIT des Laurentides, il y a quatre compagnies qui ont des contrats. Donc, le CIT des Laurentides est très gros, a fait beaucoup de travail, dans les dernières années, de fusion. Et, dans le fond, il y a beaucoup d'heures de contrat à donner, et ils attribuent à quatre transporteurs des contrats.

M. Levesque (Jean-Claude) : Mais c'est le seul CIT où il y a plus qu'un transporteur.

Mme Ouellet : C'est ce qu'on avait compris ce matin, là, avec les gens de Saint-Jérôme, que... Ça fait que, pour tous les autres CIT, à part Laurentides, dans le fond, où est-ce que vous avez un petit bonhomme, là, c'est vous qui êtes le transporteur pour ce CIT là. Ça fait que, si je ne me trompe pas, c'est CIT Vallée-du-Richelieu, Sainte-Julie...

M. Levesque (Jean-Claude) : C'est un OMIT, Sainte-Julie.

Mme Ouellet : OMIT, oui, c'est ça. Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, Roussillon, Sud-Ouest.

M. Levesque (Jean-Claude) : Et Chambly-Carignan-Richelieu.

Mme Ouellet : Parfait. Et comment vous voyez le fait que, du côté de Saint-Jean-sur-Richelieu, ce n'est pas inclus dans le projet de loi?

M. Levesque (Jean-Claude) : ...premièrement, il ne faisait pas partie de la CMM au départ, hein? Donc, à partir de ce moment-là, nous, on n'a pas à commenter ça. On a un contrat avec eux à long terme, on rentre les gens au centre-ville à partir de la 10, mais on fait énormément aussi maintenant de transport local dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui a pris beaucoup d'ampleur, avec un nouveau plan de transport cette année.

Mme Ouellet : Juste, quand on a rencontré l'association...

Une voix : La fédération.

Mme Ouellet : ...la Fédération des transporteurs... En tout cas, le deuxième groupe d'hier, Fédération des transporteurs par d'autobus, ils nous disaient qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu, c'était La Québécoise.

M. Lemay (Dominique) : Ça a été une erreur, c'est Transdev qui est là.

M. Levesque (Jean-Claude) : C'est Transdev.

M. Lemay (Dominique) : C'était une erreur.

M. Levesque (Jean-Claude) : C'était peut-être le souhait de La Québécoise, mais c'est nous.

M. Lemay (Dominique) : Le siège social de La Québécoise est sur la Rive-Sud, mais ce n'est pas à Saint-Jean-sur-Richelieu.

M. Levesque (Jean-Claude) : Ils sont à La Prairie.

M. Lemay (Dominique) : À La Prairie, c'est ça.

Mme Ouellet : Ah! O.K. Parce que, là, je ne comprenais plus, il y en avait juste un, mais, tout d'un coup, il y en avait deux, ça fait que...

Donc, La Québécoise, ils sont à La Prairie, c'est eux autres qui font le, à ce moment-là...

M. Levesque (Jean-Claude) : Le Richelain.

Mme Ouellet : Du Richelain, CIT du Richelain. O.K. On va finir par se comprendre.

Et j'aimerais que vous m'explicitiez un peu plus... Vous nous avez sorti le cas de la MRC du Moulin et vous avez dit que vous n'avez pas présenté d'offre à l'appel d'offres parce que vous aviez l'impression que ce n'était pas ouvert. Je pense, c'est les mots que vous avez utilisés. Pouvez-vous me donner un peu plus de détails? C'est quoi, les éléments qui faisaient que ce n'était pas ouvert?

M. Levesque (Jean-Claude) : Une perception peut devenir fausse ou réalité, là, c'est comme ça qu'il faut la regarder. Sauf que, dans tous les appels d'offres, normalement, ils doivent être accompagnés d'une caution d'exécution, hein, ce qui est très normal, ce qu'on fait partout avec des compagnies d'assurances, avec des compagnies spécialisées à partir soit des associations, de l'ACTIM à l'époque, etc. Dans cet appel d'offres là, on a demandé le dépôt d'un chèque certifié en garantie, permanent, pendant tout le contrat, de plusieurs millions de dollars. Je vais vous dire une chose, ça ne se fait pas à nulle part, à nulle part. Sauf que ça s'est fait là, et c'est pour ça qu'on s'est retirés. Parce que notre appel d'offres était prêt. Et je peux vous dire qu'on a vu les chiffres, ils auraient été grandement gagnants, la MRC, mais ça a été leur choix. Nous, on a décidé de ne pas y aller parce que ce n'est pas vrai qu'on va geler 7, 8 millions pendant 10 ans dans un compte de banque, ce n'est pas vrai.

• (21 h 10) •

M. Lemay (Dominique) : Et, en plus de ça, si je peux ajouter, il y avait aussi une clause... Quand je disais les clauses catastrophes tout à l'heure, qui n'incitent pas à la compétition, une clause... s'il y a un problème rapporté par le client, le transporteur avait 30 jours pour le régler à l'entière satisfaction du client. Si on demandait ici c'est quoi, «entière satisfaction», dans la salle, personne n'aurait la même définition. Et, au bout de 30 jours, si l'entière satisfaction n'est pas respectée, la MRC pouvait mettre fin au contrat, et nous, on se serait ramassés comme entreprise avec un investissement de 40 millions et une pénalité de 8 millions pour une définition. Donc, en tant qu'entreprise privée, c'est le genre de risque que tu ne peux pas prendre.

M. Levesque (Jean-Claude) : Écoutez, probablement que la demande n'était pas en fonction, peut-être, de favoriser qui que ce soit, mais elle n'était pas attirante pour qui que ce soit.

Mme Ouellet : J'essaie de voir dans ce qu'ils nous ont dit, la fédération, ce que j'ai noté vite, ça allait vite, les huit. C'est quoi, c'est Trans-Québec, le contrat dans ce coin-là? C'est laquelle qui a eu le contrat?

M. Levesque (Jean-Claude) : C'est Keolis.

Mme Ouellet : Ah! c'est Keolis. Parce que c'est sûr que des demandes comme la garantie, ça élimine les joueurs qui n'ont pas les poches profondes, comme on disait tantôt.

M. Levesque (Jean-Claude) : On les donne partout, les garanties, mais sous forme de garantie d'exécution qui se donne dans tout le marché nord-américain. On les donne, on donne des garanties d'exécution de plusieurs dizaines de millions. Ils sont garantis par les banques, mais pas un chèque certifié qu'on dépose dans un compte, là.

M. Lemay (Dominique) : Ce n'était plus une caution d'exécution, c'était une garantie de performance, finalement, et qui était totalement différente.

Mme Ouellet : Je comprends, mais...

M. Levesque (Jean-Claude) : Et au gré de l'humeur de la personne. Et ça, on ne peut pas faire ça, il faut définir c'est quoi, l'humeur de la personne dans un contrat, comment on va être en faute, comment on va être positif, comment on va être négatif. Il faut définir un contrat comme il faut pour voir la performance de l'entreprise.

M. Lemay (Dominique) : Puis, si je peux ajouter, c'est important d'avoir un processus d'arbitrage pour, lorsqu'il y a un manque de satisfaction... Et c'est là, c'est dans cette optique-là qu'on dit : Le RTM a une responsabilité de sonder le marché et d'établir des devis qui vont vraiment éliminer ce genre de clause là, mais qui vont assurer une compétition et assurer une qualité de service. Et, si on regarde le contrat de Sainte-Julie, qui a été fait il y a deux ans, qui a été remporté par Transdev, il y avait plusieurs soumissionnaires, le plus bas soumissionnaire a remporté le contrat. Et le service, je crois que ça a été discuté dans une autre séance avec un autre groupe, le service de Sainte-Julie est un excellent service qui est bien apprécié. Donc, le rapport qualité-prix est là, et la compétition a joué tout son jeu.

M. Levesque (Jean-Claude) : Et les chances semblaient égales à tout le monde.

Mme Ouellet : Est-ce qu'effectivement les chances sont égales à tout le monde quand les différentes compagnies qui se présentent n'ont pas du tout le même chiffre d'affaires, donc pas du tout la même capacité de garantie?

M. Levesque (Jean-Claude) : Écoutez, la plus petite compagnie qui est membre de la fédération... On a une entente conjointe, hein, au niveau de la Fédération des transporteurs, où on va chercher notre caution d'exécution auprès d'une compagnie d'assurance, et l'arrangement est avec la fédération, dans le sens que ce soit une compagnie... Écoutez, à moins que la compagnie ne soit pas solvable, mais il y a des compagnies qui font 100 millions de chiffre d'affaires qui ne sont pas solvables aussi, là, il faut faire attention. Et donc n'importe quelle compagnie qui est moins solvable peut aller chercher une caution d'exécution si elle va chercher un contrat... qui est capable de prouver à sa compagnie d'assurance qu'il est solvable, le contrat. Tu avais quelque chose à ajouter?

M. Lemay (Dominique) : Oui. Bien, d'ailleurs, ce que je voulais dire, c'est que, dans une des recommandations, on recommande de ne pas faire de trop grosses entités, c'est pour éviter ça. S'il y a des trop grosses entités, en effet, il va y avoir moins de compétition et, en effet, il y a un risque d'augmentation des prix à ce moment-là.

Mme Ouellet : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonsoir, messieurs. Et je vais aller dans le sens d'une discussion qu'a eue avec vous tantôt ma collègue députée de Saint-Henri—Sainte-Anne au niveau des contrats de gré à gré et des appels d'offres. Alors, je voudrais revenir là-dessus, j'ai des petites questions.

On tend à aller vers les appels d'offres à l'heure actuelle et presque de honnir les ententes de gré à gré. J'ai l'impression que, lorsqu'on fait des ententes de gré à gré, évidemment que le donneur d'ordres, lui, il a la conscience d'aller chercher le meilleur contrat possible, et puis vous, de votre côté, bien, vous voulez avoir un prix qui justifie l'investissement. Et c'est un investissement, au niveau du capital, qui est élevé bien souvent. Alors, quelqu'un m'a mentionné qu'il serait à l'aise avec l'idée de réduire peut-être la durée, mais de permettre, au niveau des contrats de gré à gré, d'avoir une reconduction pour une deuxième fois, finalement, ou une première reconduction, donc un deuxième contrat qui serait une limite, puis, par la suite, aller en appel d'offres, donc, pour permettre aux entreprises de pouvoir «bidder» — excusez l'expression — à un prix qui est juste puis, en même temps, qu'elle puisse investir. Alors que, de l'autre côté, la crainte qu'on peut avoir, c'est que, si vous n'avez pas cette possibilité-là, si on va vers les appels d'offres uniquement, bien, on pourrait présumer que vous voulez vous protéger et qu'au bout du compte on ne soit pas gagnants en tant que société parce que vous allez tous augmenter un peu vos prix pour vous protéger.

Alors, pouvez-vous élaborer un peu là-dessus puis peut-être m'indiquer est-ce qu'il y aurait lieu de ne pas encore, peut-être, conserver les contrats de gré à gré pour cette raison-là, entre autres?

M. Levesque (Jean-Claude) : Ce qu'on a dit tantôt, c'est que, quand on parle d'appel d'offres, la tendance est à ça, on ne peut pas être contre ça. Mais on n'est pas contre le gré à gré aussi, on se comprend bien, hein? Bon, maintenant, qu'on réussisse à faire du gré à gré une formule comme vous présentez afin qu'au moins que les investissements qui ont été faits par les transporteurs soient amortis sur cette durée-là, je pense que c'est intéressant comme formule.

Maintenant, vous savez, les formules, elles sont mixtes, hein! Il peut y avoir le gré à gré, il peut y avoir appel d'offres, appel d'offres sur invitation. Et tout ça, ça fait partie du monde des affaires, et nous, comme entreprise, on doit s'habituer à ça. Mais c'est clair que, s'il y avait des contrats très courts, répétitifs en appel d'offres, bien, les prix feraient ça. Ça, c'est clair.

M. Lemay (Dominique) : Mais, quand on parle de conditions gagnantes, c'est là que, des appels d'offres, il faut avoir des conditions qui permettent d'amortir les équipements, qui permettent, oui...

M. Levesque (Jean-Claude) : Donc, le terme est important.

M. Surprenant : Il demeure qu'il peut y avoir des occasions encore où il peut être pertinent d'avoir des contrats de gré à gré, j'ose croire. On ne peut pas être tous vers l'appel d'offres. Est-ce que vous pourriez nous indiquer les...

M. Levesque (Jean-Claude) : Il pourrait y avoir un mix dans tout ça, ça, c'est clair, et faire un échantillonnage une fois de temps en temps pour aller voir c'est quoi, le prix.

M. Lemay (Dominique) : Ça, je suis certain, certain que la loi — comme les lois des sociétés de transport actuelles, bon, qui sont modifiées, tout ça — va permettre ce genre de dérogation là. Quand le RTM va juger que ça serait approprié, ils feront les démarches appropriées pour avoir la dérogation, et puis on vivra avec le processus qui aura été choisi.

M. Levesque (Jean-Claude) : Parce qu'on a fait beaucoup de gré à gré dans les dernières années, mais souvent on refaisait aussi avec les autorités en place tous les plans de transport, on revoyait au complet l'état de transport avec eux, on mettait tous nos départements d'ingénierie pour les aider. Et on investissait aussi avec les villes de ce côté-là, et on devenait des partenaires avec les villes. On ne faisait pas juste être transporteurs, on était partenaires dans l'évolution du plan de transport parce que le plan de la ville, l'urbanisme... les villes changent, les villes vieillissent, il y a des quartiers qui changent, puis il faut s'adapter avec ça. Puis, comme transporteurs, si on fait juste avoir des autobus qui vont d'un point A à un point B, on fait partie d'un autre siècle. Aujourd'hui, comme transporteurs, on doit être des conseillers pour adapter nos plans de transport de façon constante aux villes. C'est ça, notre rôle aussi.

M. Surprenant : Puis, dans ces cas-là, ça ne justifie pas pour autant des contrats de gré à gré maintenant. Peut-être qu'au niveau historique, peut-être, là, mais...

M. Levesque (Jean-Claude) : Bien, c'est pour ça que les gens ont négocié de gré à gré avec nous aussi, c'est parce qu'on le donne, ce service-là.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, vous avez parlé, par ailleurs, des risques au niveau d'une trop grande centralisation au niveau de la gestion des services. Vous mentionnez à la page 9 de votre mémoire : «Cependant, l'ART dans son processus de planification et le RTM dans l'opération devront prendre des mesures pour rester près des localités afin de contribuer efficacement au développement économique de ces dernières.» Alors, quels sont vos... Allez-y.

M. Levesque (Jean-Claude) : Bien, écoutez, moi, je pense que, dans les CIT et les OMIT, là, il y a des gens qui ont travaillé au niveau de ces organisations-là avec de grandes compétences, un grand dévouement et qui travaillaient aussi avec leurs élus en fonction du développement économique, du pôle économique dans chacune des municipalités. Bon.

Nous, ce qu'on se dit, c'est que ça va être important de pouvoir conserver cette expertise-là qui était dans chacun de ces CIT là ou ces OMIT là. Les gens connaissent bien... Puis, je pense, dans la nouvelle structure, ces gens-là pourraient être des atouts extraordinaires. Puis je pense que, dans une petite ville... Prenons un exemple, que ça soit Sainte-Julie — je ne dirais pas que c'est une petite ville, mais Sainte-Julie — ou que ça soit Châteauguay, les gens de la place savent où ils vont développer, savent comment ils vont faire. Mais l'intégrer dans un système, dans la colonne vertébrale du grand système qui va permettre à quelqu'un de Châteauguay de se rendre à Saint-Jérôme ou à Saint-Hyacinthe, ça, c'est fantastique et ça existait plus ou moins.

M. Surprenant : Une dernière question. À la page 11, vous parlez de concrétiser l'offre de service est-ouest autant sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord, car, actuellement, les citoyens des couronnes ont peu ou pas de solutions de transport efficaces sur ces axes. Alors, qu'est-ce qui fait qu'il n'y en a pas? Puis est-ce que c'est parce que... Puis qu'est-ce qui fait qu'il pourrait y en avoir, finalement, avec une nouvelle gouvernance des transports? Alors, quelle est la raison pourquoi il n'y en a pas au départ? J'ai une difficulté de ce côté-là.

• (21 h 20) •

M. Lemay (Dominique) : Je vous dirais, à l'heure actuelle, les CIT planifient le transport surtout de façon locale et en faisant l'étoile avec Montréal. Bien, c'est comme ça que le transport a été installé. Il y a certains endroits où tu as

des déplacements est-ouest, mais c'est embryonnaire, il n'y a pas les grands tronçons est-ouest qu'on peut retrouver. L'ART ou l'ARTM a un rôle de planification sur son territoire qui est complet. Donc, ce n'est plus un rôle d'étoile, c'est un rôle d'assurer la mobilité des citoyens sur le territoire. Toutes les portes sont ouvertes pour avoir ce genre de planification là, dire : Écoute, il y a des... Et c'est dans son mécanisme qu'on recommande... à la question que vous avez posée avant, où il devrait y avoir une proximité avec chacune des localités. Lorsqu'il y a des opportunités de développement économique, bien, l'ART, qui est saisie de ça, peut faciliter le développement est-ouest, comme on retrouve peut-être sur les grandes sociétés à l'heure actuelle, qui développent, des fois, dans les parcs industriels ces choses-là. Le rôle de l'ART ne couvre pas la couronne de Montréal en étoile, mais bien un territoire complet pour la mobilité.

M. Surprenant : Donc, les CIT, jusqu'à maintenant, n'ont pas... c'est un anglicisme, mais adressé cette problématique-là de la mobilité est-ouest, là, actuellement?

M. Lemay (Dominique) : Ça a été adressé dans certains cas. Je n'ai pas des exemples concrets, mais il y a certains cas entre les CIT...

M. Levesque (Jean-Claude) : CIT Laurentides, ils l'ont fait sur la Rive-Sud. Il faut dire aussi que les CIT, là, ce n'est pas une création d'un siècle, hein, c'est une création de 20 quelques années, là, où les gens sont partis de petits coins où il n'y avait pas de transport en commun puis ils ont fait du transport en commun. Ce qu'ils ont réussi à faire, c'était... Écoutez, ils ont fait un développement, il y a eu une croissance annuelle importante dans chacun des CIT, sauf que, là, on était peut-être rendus à un temps où il fallait tout mixer ça ensemble puis penser... Je reviens toujours, le client dans le centre, puis qu'est-ce qu'on peut faire avec le client, pour lui, en premier. On était rendus là.

M. Surprenant : Merci, M. le Président.

Mémoires déposés

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, M. Levesque, M. Lemay, merci de votre contribution aux travaux de notre commission. Avant de terminer, je dépose officiellement les mémoires des personnes et des organismes qui n'ont pas été entendus.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Bonne soirée!

(Fin de la séance à 21 h 22)