



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 2 décembre 2015 — Vol. 44 N° 44**

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

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le mercredi 2 décembre 2015 — Vol. 44 N° 44**

**Table des matières**

Documents déposés	1
Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	3
Étude détaillée	4

**Autres intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Mathieu Lemay  
Mme Dominique Anglade

- \* Mme Nathalie Bacon, ministère de la Justice
- \* M. Martin Breault, ministère des Transports
- \* M. Sylvain Sauvé, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 2 décembre 2015 — Vol. 44 N° 44

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

*(Onze heures vingt-cinq minutes)*

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

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

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. Mme Boulet (Laviolette) sera remplacée par Mme Anglade (Saint-Henri—Sainte-Anne).

**Documents déposés**

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, nous avons reçu un mémoire de la part de la Confédération des syndicats nationaux et un mémoire de la COPHAN, la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Alors, je prends un instant pour déposer officiellement ces documents, Mme la secrétaire.

**Remarques préliminaires**

Alors, nous débutons avec des remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 20 minutes pour vos remarques préliminaires. À vous la parole.

**M. Robert Poëti**

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Dans un premier temps, j'aimerais vous remercier de bien piloter nos travaux, et votre personnel. J'aimerais saluer également la députée de l'opposition, de Vachon, et également le député de Groulx, également, qui est avec nous aujourd'hui, l'équipe avec laquelle nous allons travailler sur le côté gouvernemental, donc les députés de Mégantic, d'Argenteuil, de Maskinongé, la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, et évidemment l'ensemble de mon équipe au niveau du ministère, donc Nathalie Bacon, qui est légiste, Martin Breault, directeur du transport terrestre des personnes, et le sous-ministre adjoint, en arrière de moi, M. André Meloche.

Un travail de longue haleine, et nous arrivons aujourd'hui à une étape importante, c'est-à-dire l'étape d'article par article, que nous allons débiter. Nous allons entreprendre cette étude article par article du projet de loi n° 76 intitulé Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Ce projet de loi, qui vient notamment modifier et abroger plusieurs lois et règlements existants, propose des changements majeurs par rapport aux structures et aux modèles de fonctionnement actuels. De l'avis du gouvernement, de même que de la très grande majorité des intervenants de la région métropolitaine, le modèle que nous connaissons aujourd'hui ne répond plus du tout aux besoins.

Pour s'en convaincre, il suffit de songer qu'il existe actuellement 16 autorités organisatrices de transport collectif qui desservent le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, elle-même composée de 83 municipalités. Chacune a son plan de transport collectif et ses priorités d'intervention, souvent en contradiction l'une de l'autre. Par ailleurs, on dénombre actuellement quelque 535 titres de transport différents dans la grande région de Montréal, et des projets importants ont connu des retards parce qu'il n'y avait pas de convergence entre les acteurs.

Vous conviendrez donc avec moi qu'une nouvelle vision s'impose. Voilà pourquoi le gouvernement propose de ramener le nombre d'organismes en transport collectif de 16 à cinq. Ces cinq organismes sont les sociétés de transport de Laval, Longueuil, Montréal, qui conserveraient leurs responsabilités en matière d'exploitation des services sur leur territoire respectif, ainsi que deux nouvelles entités que le présent projet de loi propose d'instituer. Ces deux instances sont les suivantes : l'Autorité régionale de transport métropolitain, pour le volet de la planification. L'autorité aurait également la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur le territoire couvert de même que pour identifier les corridors routiers qui constituent le réseau artériel métropolitain. Le Réseau de transport métropolitain serait, pour sa part, chargé du volet exploitation des trains de banlieue et des services d'autobus sur le territoire des couronnes nord et sud. Ainsi, en vertu du projet de loi, les responsabilités actuelles de l'Agence métropolitaine de transport et des conseils intermunicipaux de transport seraient prises en charge par les deux nouvelles entités.

Selon ce qui est proposé, plusieurs décisions prises par l'autorité, notamment celles concernant l'adoption du plan stratégique de développement du transport collectif, le programme des immobilisations et la politique de financement, seraient assujetties à l'approbation de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les autorités municipales conserveraient

donc un droit de regard sur les grandes orientations en matière de transport collectif. En contrepartie, le projet de loi prévoit également des règles concernant la composition des conseils d'administration de ces organismes, notamment la présence obligatoire au sein de ceux-ci de membres se qualifiant d'administrateurs indépendants.

• (11 h 30) •

Je compte évidemment sur l'exercice que nous entreprendrons aujourd'hui — au besoin, bonifier le présent projet de loi — et ainsi nous permettre d'atteindre notre objectif d'une gouvernance plus efficace au service des usagers.

Au cours des consultations particulières tenues par la Commission des transports et de l'environnement, certains représentants du secteur municipal sont venus nous faire part de leurs préoccupations à l'égard de la représentativité des élus et de leur rôle au sein de la nouvelle gouvernance proposée. Nous avons entendu leurs inquiétudes, et je crois que les précisions apportées lors de nos échanges ont permis de répondre à plusieurs d'entre elles. Si notre travail, lors de l'étude article par article, confirme l'opportunité d'apporter certaines précisions dans le projet de loi afin de tenir compte des recommandations, nous le ferons.

Notre approche, inspirée des meilleures pratiques, vise à permettre à la région métropolitaine de Montréal de bénéficier d'une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif, à faire en sorte que cette planification soit adéquate et optimale en vue d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux, à favoriser et à simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant notamment sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire, enfin à faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales.

Vous aurez sans doute noté que le projet de loi n° 76 que je sou mets aujourd'hui est volumineux et comporte plusieurs dispositions plutôt techniques. Il faut donc aborder l'exercice de l'étude article par article en se rappelant que le statu quo n'était plus une option. Les structures et les modes de fonctionnement en place ont vieilli et ont, pour ainsi dire, donné l'essentiel de ce qu'elles avaient à donner. Au fil des ans, différents services sont venus s'ajouter à ceux déjà existants ou ont été offerts en parallèle, souvent sans souci de complémentarité et de concordance, si bien que les usagers à qui ces services sont pourtant destinés ne s'y retrouvent plus. Cela pourrait bien expliquer pourquoi certains secteurs connaissent des baisses d'achalandage de leurs services de transport collectif, comme nous en avons eu le témoignage en commission parlementaire, un phénomène qui, ultimement, vient aggraver les problèmes de congestion.

Nous avons donc besoin de nouveaux modèles de gouvernance plus souples et mieux adaptés aux réalités d'aujourd'hui, à nos réalités modernes, de nouvelles organisations ayant une vision véritablement globale du transport collectif et qui sont à l'affût de l'évolution du développement de la région métropolitaine de Montréal et des besoins qui en découlent. Notre proposition de réforme s'inscrit donc dans le cadre de ce changement de culture nécessaire, un changement de culture qui propose de placer l'utilisateur au cœur des préoccupations, notamment par une meilleure planification et un meilleur arrimage des services.

J'invite donc les députés à se pencher sur ce projet de loi avec ouverture, en ayant en tête les usagers, les usagers actuels mais aussi et surtout tous ceux et celles que la multitude des types de transport et la non complémentaire... des services rebutent, mais qui pourraient éventuellement songer à modifier leurs habitudes de transport pour peu que l'on simplifie un peu leur vie. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Maintenant, je donne la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

#### Mme Martine Ouellet

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Dans un premier temps, j'aimerais également saluer le ministre des Transports, les collègues députés du gouvernement, collègues députés de la deuxième opposition.

Donc, aujourd'hui, nous nous réunissons sur le projet de loi n° 76 qui vise l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport pour la remplacer par deux autres structures. Donc, on est vraiment dans du brassage de structures, un projet de loi très détaillé.

Et vous me permettez, avant d'aller plus loin, M. le Président, de remercier les gens qui sont venus en commission parlementaire avec un très court délai nous présenter leurs mémoires. Parce qu'il faut dire qu'il y a eu très peu de temps entre le moment où le projet de loi a été déposé. Et, je le rappelle, le projet de loi, qui a quand même 340 articles, c'est un projet de loi assez volumineux et avec beaucoup de détails. Et les gens qui sont venus, là, nous présenter leurs mémoires en commission parlementaire... Et donc ils ont fait l'analyse et l'écriture de leurs mémoires, là, dans des délais extrêmement serrés, dont l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec, la Fédération des transporteurs par autobus, Transport 2000, la ville de Laval, Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, ville de Saint-Jérôme, ville de Saint-Bruno, l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, le Syndicat canadien de la fonction publique et Transdev. D'autres organisations nous ont fait parvenir des mémoires ou de la correspondance, qui, soit, n'ont pas eu le temps ou, soit, n'ont pas pu venir à la commission parlementaire.

Donc, un projet de loi très détaillé, où on parle beaucoup de structures. Donc, on crée deux nouvelles structures. L'autorité des transports de la région métropolitaine, qui aura à s'occuper de la planification. Bien, il faudra voir où s'arrête la planification de l'autorité et où commence la planification fine des différents... que ce soient le réseau, ou les sociétés de transport, ou les réseaux de transport, parce qu'entre la planification fine et la planification globale il y a une grande zone grise. Donc, nous aurons beaucoup de questions sur la définition de ce qu'est la planification pour l'autorité et ce que sera la planification pour les sociétés de transport.

Et il y a beaucoup de questionnements aussi concernant l'opération. Donc, dans le réseau, il est prévu d'avoir les opérations, tant de trains de banlieue que les opérations suite à l'abolition des neuf CIT et d'un OMIT, les opérations d'autobus de ces CIT là. Et il y a plusieurs questions qui se posent sur, je vous dirais, la... Les CIT étaient vraiment gérées localement, et là on n'a plus cette proximité-là à l'intérieur du projet de loi. Donc, comment sera-t-il encore possible de pouvoir prendre en considération les besoins très locaux et de bien desservir des axes très précis? On a eu des cas, là, très précis qui nous ont été présentés en commission parlementaire, et, de ces neuf CIT là, plusieurs sont coupées en deux. Donc, qu'arrivera-t-il avec l'autre moitié, ou l'autre tiers, ou deux tiers qui restera? Comment pourront-ils s'organiser? Comment pourra-t-on s'assurer que les axes de transport majeurs à l'intérieur de ces CIT là, qui rendent des services à la population, pourront continuer à rendre les services à la population?

Nous avons aussi des représentations particulièrement concernant le transport adapté, qui se retrouvait très peu à l'intérieur de ce projet de loi là. Donc, nous aurons aussi beaucoup de questions concernant le transport adapté et comment le transport adapté sera géré par les nouvelles structures qui seront créées.

Je pense qu'il y a moyen d'améliorer le projet de loi et de le bonifier. Donc, nous travaillerons en collaboration pour avoir plus d'informations et s'assurer que l'ensemble des services aux citoyens qui sont déjà actuellement en place soient maintenus, mais aussi soient améliorés.

Je vous dirais que nous aurons aussi des préoccupations plus particulièrement concernant la transition. Donc, j'ai déjà fait part au ministre, lors de l'adoption de principe et hier aussi — parce que nous avons eu notre briefing seulement qu'hier — que nous avons des questions concernant la transition. Donc, j'imagine qu'il y a des analyses qui ont été faites concernant les coûts de transition. Et, tout de suite, là, lorsqu'on commencera l'étude article par article, nous aurons des questions sur la question de la transition. Donc, si ces études-là ont été réalisées, c'est certain que ça accélérerait nos travaux. Si vous pouviez nous déposer des copies, nous pourrions en prendre connaissance, et à ce moment-là ça pourrait vraiment accélérer les travaux de la commission.

Donc, nous serons à l'écoute des différents intervenants qui sont venus en commission parlementaire et qui continuent à nous écrire, je vous dirais, particulièrement les maires en dehors de Montréal, Longueuil et Laval, qui sont particulièrement préoccupés par l'abolition des CIT et à savoir comment leurs préoccupations vont être prises en considération par l'autorité mais surtout par le réseau... ou les réseaux, parce qu'on a eu des propositions de créer plus qu'un réseau pour avoir une meilleure représentation des volontés de chacun des territoires.

Donc, voilà, nous offrons toute notre collaboration pour améliorer ce projet de loi là. Et nous déplorons que, malheureusement, le grand besoin, du côté du transport collectif, est le financement. Et nous allons procéder à un exercice de brassage de structures, mais le plus important, ça aurait été d'avoir du financement supplémentaire pour le transport collectif. Mais nous continuerons à faire le suivi concernant le financement des projets et l'ajout de financement pour le transport collectif au Québec, mais particulièrement pour la région métropolitaine, puisque nous sommes sur le projet de loi n° 76. Mais je dois vous avouer que ce n'est pas juste la région métropolitaine qui a besoin de financement pour le transport collectif, toutes les régions du Québec, mais ce sera l'objet de d'autres discussions. Merci.

• (11 h 40) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

### M. Claude Surprenant

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. C'est un plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui, à l'étude détaillée, et de travailler avec vous, M. le Président. Vous avez l'habitude de bien mener ces séances-là, alors... vous assurer, donc, d'un ton cordial et en même temps que ça avance rondement. Alors, c'est toujours agréable. Je vous remercie, à vous et à votre équipe, de maintenir ces conditions-là tout le temps.

Alors, je salue le ministre, et je lui ai dit que j'ai apprécié les échanges qu'on a eus jusqu'à maintenant. Également, j'ai assisté au briefing technique avec ses représentants, qui ont été d'un bon respect, et on a eu une belle discussion cordiale. Et je salue également les ministres de la partie gouvernementale. Entre autres, je les nomme : la ministre... Pardon! Pardon! Les députés de la partie gouvernementale, donc la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne, de Mégantic, d'Abitibi-Est et d'Argenteuil; également l'opposition officielle, la députée de Vachon; et mon collègue qui m'assiste à cette rencontre aujourd'hui.

Donc, on a un défi important entre les mains, on sait que ça fait une dizaine d'années qu'il y a des débats importants quant à la réorganisation de la gouvernance des transports dans le Grand Montréal. En 2010, la Chambre de commerce a publié un rapport percutant. Semble-t-il que c'était son rapport le plus percutant de son histoire, le rapport Côté-Séguin, qui s'intitulait donc *Une métropole à la hauteur de nos aspirations*, alors, qui semble être un peu, là, la genèse un peu du résultat qu'on a aujourd'hui. Alors, je les en félicite, d'ailleurs, pour ce travail-là.

Or donc, la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est attendue depuis longtemps, disais-je, et tous les acteurs concernés souhaitent qu'elle soit guidée par des principes d'efficacité, de cohérence, de transparence, mais aussi d'imputabilité. Alors, c'est pourquoi nous devons entamer l'étude détaillée du projet de loi n° 76 avec tout le sérieux que ces principes imposent, et ce, dans l'intérêt des usagers et de tous les citoyens de la grande région de Montréal dont le quotidien est structuré ou conditionné, de loin ou de près, par le transport, ses parcours, ses délais et ses coûts.

La structure actuelle a prouvé qu'elle ne fonctionne pas adéquatement et qu'elle ne répond pas aux attentes des usagers et leurs besoins de mobilité. Les défis sont grands, tant sur les plans de la mobilité, de l'aménagement du territoire, de l'environnement que de la sécurité. Le nombre élevé de structures et d'intervenants dans la gouvernance actuelle mine la planification et le fonctionnement des services.

Alors, bien que nous accueillions favorablement ce projet de loi, le ministre doit reconnaître — et puis je crois bien qu'il le reconnaît — qu'il est perfectible. Les commentaires recueillis lors des consultations particulières sont, je l'espère, tombés dans une oreille attentive, car ils ont percolé dans les nôtres. J'ai évoqué hier, lors de l'adoption de principe, les dispositions qui nous semblent problématiques et pour lesquelles nous présenterons certains amendements. Entre autres, nous sommes effectivement préoccupés par la planification fine et l'impact que ces changements-là auront donc au niveau des couronnes nord et des couronnes sud en particulier.

Alors, je compte sur l'ouverture et la considération du ministre, à qui nous accorderons toute notre collaboration pour mener cette réforme majeure de façon efficace et surtout sans précipitation. Merci, M. le Président.

#### Étude détaillée

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Groulx. Alors, nous procédons maintenant à l'étude article par article, mais, dans le même sens que la remarque, tout à l'heure, qui a été faite par Mme la députée de Vachon, je constate que le projet de loi a a priori une certaine complexité dans sa structure, il y a beaucoup de sections, etc., n'a pas de table des matières comme telle. Alors, la secrétaire de la commission a préparé une table des matières pour elle-même, et je lui ai demandé de nous en faire faire des copies.

Mais je voudrais juste vous souligner un élément qui, a priori, peut compliquer les choses, mais, une fois qu'on le comprend, ça va simplifier beaucoup. Le projet de loi lui-même a 122 articles, mais, dans ce projet de loi — et vous me direz, Mme la légiste, si je me trompe — dans ce projet de loi, il y a deux articles qui, en eux-mêmes, introduisent une loi : l'article 3 et l'article 4. Et l'article 3 introduit une loi qui, elle-même, comprend 127 articles. Et, si on remarque, dans la loi, pour se démêler un petit peu, les articles de ces projets de loi internes sont numérotés avec un guillemet gauche au niveau du numéro. Si vous regardez, après l'article 3... Donc, 1, il n'y a pas de guillemets, 2, il n'y a pas de guillemets, 3, il n'y a pas de guillemets, et, si on regarde à la page suivante, vous avez : «Chapitre I. Institution», pour la Loi de l'Autorité régionale — la loi de l'AMT — et là vous avez : «1, «2, «3. Donc, ça, ça peut aider un petit peu à comprendre à quel endroit on se situe quand on étudie un article. Parce que les articles du projet de loi, eux, ils vont continuer après l'article 3 où on introduit un projet de loi de 127 articles. À l'article 4, à la page 34, on introduit un autre projet de loi, qui comprend 91 articles, avec des guillemets aussi. Et ensuite on retourne et on continue le projet de loi à l'article 5, 6, 7, jusqu'à l'article 122.

Donc, autrement dit, là, il y a beaucoup de chapitres, etc., mais la structure globale, c'est le projet de loi lui-même. Mais, dès le début, assez rapidement, à l'article 3, on tombe à la loi sur l'AMT, qui, en soi, est un tout. Et ensuite, quand on aura complété cette étude-là, on aura l'étude de l'article 4, qui est une autre loi, qui, elle, est le RTM. Et après ça on termine la loi avec le reste des 122 articles.

Alors, nous allons commencer, M. le ministre, si vous voulez bien. On commence par l'article 1 de la loi, et vous avez la parole.

**M. Poëti :** Bien sûr, M. le Président. D'emblée, j'aimerais peut-être juste souligner que le titre du projet de loi, c'est la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, spécialement à l'attention de la députée de Vachon qui, souvent, dit : Un projet de loi pour l'abolition de l'AMT. Ce n'est absolument pas cela, et j'aimerais qu'on puisse garder le titre tel qu'il est, du projet de loi, parce que ça ne serait pas comprendre exactement où on s'en va dans ce projet de loi, mais je suis certain qu'elle le comprend. Mais le titre, ce n'est pas l'abolition de l'AMT, et je vous ai entendu à plusieurs reprises le dire, alors je voulais quand même juste le souligner pour qu'on puisse rester dans le cadre législatif de ce projet de loi là.

Alors, à l'article 1 : «La présente loi modifie l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal en prévoyant un nouveau partage des compétences pour favoriser la mobilité des personnes, notamment par l'institution de deux organismes, dont l'un est dédié à la planification des services et l'autre à l'exploitation de certains de ceux-ci.»

Aux commentaires : Les dispositions de l'article 1 du projet de loi édictant formellement l'effet recherché par le projet de loi, soit de revoir l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal en proposant des changements au cadre actuel notamment par l'institution de deux nouveaux organismes dont l'un est dédié à la planification des services et l'autre à l'exploitation.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Nous comprenons tout à fait l'objet du projet de loi, mais, étant donné que nous aurons des discussions sur les organismes et la constitution des organismes, qui est l'objet, je vous dirais, fondamental de ce projet de loi là, et que nous avons eu des recommandations, et que nous n'avons pas encore eu le temps de faire ces discussions-là en commission parlementaire, nous avons eu des recommandations de différents organismes concernant la constitution du réseau, certains proposaient de le diviser, et qu'ici on parle de deux organismes, donc je propose de suspendre l'article 1, étant donné que nous n'avons pas encore eu la possibilité de faire les discussions sur l'organisation du réseau, qui se retrouve à abolir, là, neuf CIT et un OMIT. Donc, je propose la suspension de cet article-là.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article?

**M. Poëti :** Non. Il n'y a pas de consentement pour moi, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, est-ce que j'ai des interventions sur l'article n° 1?

**M. Surprenant :** Oui, M. le Président. Alors, écoutez, on se pose la même question.

**M. Poëti :** C'est la base du projet de loi.

**M. Surprenant :** On essaie de simplifier les choses et là on crée deux structures. Donc, c'est une question qu'on se pose également, on aimerait ça pouvoir prendre le temps de bien regarder article par article et de comprendre là où veut en venir exactement le ministre, et pour voir si on ne peut même pas avoir peut-être, au fil des débats, des propositions constructives, peut-être, pour faire autrement. Mais on aimerait bien, donc, évidemment, d'abord aller dans le fond des choses puis après ça, bien, on pourra simplement revenir puis dire : Bon, d'accord, finalement c'en est deux ou c'en est une. Mais je crois que, pour l'ordre des choses, on voudrait d'abord en parler, de tout ça, avant de statuer sur la structure à double tête ou à une simple tête.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que j'ai d'autres interventions sur l'article 1? Mme la députée de Vachon.  
• (11 h 50) •

**Mme Ouellet :** Mais, M. le Président, j'aimerais avoir votre éclairage. Est-ce que l'adoption de cet article-là va l'emporter sur toutes les discussions futures que nous pourrions avoir concernant l'organisation des deux organismes? Est-ce qu'une fois qu'on adopte l'article 1, comme ça, on statue que ce sera deux et pas autrement ou... Parce que, vous le savez, en commission parlementaire, on ne remet pas, là, ici, en question l'idée d'avoir un organisme qui fait la planification et d'autres qui font l'opération, mais vous avez entendu comme moi, M. le Président, en commission, lors des auditions, des municipalités, des représentants de différents organismes qui sont venus nous dire : Oui, mais, la représentation de la couronne sud, la représentation de la couronne nord, dans ce qui est présenté au niveau du réseau, on a un problème avec ça. Et différentes solutions nous ont été présentées, mais nous n'avons eu aucune possibilité, aucun espace — nous commençons — pour discuter de ces solutions-là.

Donc, moi, je voudrais avoir votre éclairage. Est-ce que l'adoption de l'article 1 va l'emporter sur les autres articles? Si, ultérieurement, nous décidons qu'effectivement il s'avère plus intéressant d'organiser... Parce que, là, on parle du réseau, on ne parle pas tellement de l'autorité, je crois, là, si je me fie aux discussions qu'on a eues en commission parlementaire. Est-ce qu'à ce moment-là il y aura des possibilités de pouvoir organiser autrement ou le «deux» inscrit ici l'emportera?

**Le Président (M. Reid) :** Écoutez, je vais essayer de vous donner l'information tel que je la comprends. Mme la secrétaire pourra me reprendre si j'ai... erreur. Alors, dans les éléments d'information, premièrement, bon, on peut avoir une suspension, il peut y avoir des amendements. Si on adopte un article, on ne peut y revenir qu'avec consentement de l'ensemble des membres de la commission. Donc, autrement dit, si on adopte tel quel, s'il n'y a pas un consentement, on ne peut plus revenir là-dessus. C'est l'information que j'ai.

**M. Poëti :** M. le Président?

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

**M. Poëti :** En fait, j'aimerais peut-être rassurer la députée de Vachon : On est sur la base même du projet de loi, ici, lequel vous avez dit il y a quelques jours que vous étiez en accord pour aller de l'avant, dans le projet de loi. Dans ce cas-ci, à la lecture de l'article, il est très clair, ce qu'on y voit, c'est qu'on sépare la planification de l'exploitation. C'est ce qu'on fait. Quant à votre préoccupation de... Et ça, c'est clair, la planification et l'exploitation. C'est ça qui est défini ici, dans cet article-là.

Quant à ce qui a trait à la représentation de la couronne sud, couronne nord, il n'y a aucune difficulté. D'ailleurs, on a l'intention de la revoir. Et on a, nous-mêmes, l'intention de proposer certains amendements, M. le Président, je vous rassure, tout au long de cette étude article par article. Donc, je ne vois pas en quoi le cœur même du projet de loi, aujourd'hui, est questionné, quand on a cette ouverture-là pour donner de l'espace à la couronne nord ou couronne sud. Il s'agit ici, clairement, de séparer — sur lequel nous n'avons pas d'ouverture — de séparer la planification, évidemment, de l'exploitation. C'est la base même du projet de loi.

**Le Président (M. Reid) :** J'ai l'impression que la divergence actuellement, là, elle est sur la notion du mot «organismes», là. Peut-être, on pourrait avoir un éclairage... de «deux organismes», sur la question d'organismes. Parce que ce que j'entends, c'est que le ministre dit : Il y a deux aspects comme tels, là, il y a un aspect planification, etc. Et le mot «organismes», est-ce que, je ne sais pas, c'est une loi? Mme la légiste, peut-être vous pouvez nous éclairer sur le sens du mot «organismes» par opposition au fait qu'il y a des représentations où on parlait... Parce qu'on entend des gens qui disent : Ça prend deux organismes, ou un, ou trois, même, je pense, par moment. Alors, quel est le sens d'«organismes», ici, par rapport à ce qu'on a entendu des gens la semaine passée?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Le sens d'«organismes», c'est les entités autonomes qui ont la personnalité juridique.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! Excusez. Est-ce que j'ai consentement pour que madame la légiste nous parle. Oui? D'accord.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, le sens d'«organismes...»

**Le Président (M. Reid) :** Excusez! Encore une fois, on recommence, là, Mme Bacon. Oui.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Bonjour, M. le Président. Alors, le sens d'«organismes» est un organisme public qui a la personnalité juridique. Il y a une différence entre créer des structures à l'intérieur d'un organisme et de créer plusieurs organismes. Ici, la loi crée deux organismes. C'est l'orientation du projet de loi. Alors, c'est l'objet au coeur même du projet de loi, de présenter deux nouveaux organismes.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. En fait, nous partageons, là, l'avis du ministre de diviser la planification de l'opération, mais c'est dans le mot «deux...»

**M. Poëti :** Ça, c'est le principe.

**Mme Ouellet :** ...c'est dans l'opération où on a eu des représentations en commission parlementaire, où l'opération pourrait se retrouver autrement organisée que ce qui est présenté dans le projet de loi. Certains groupes nous ont fait la représentation de pouvoir différencier le réseau du côté de la couronne sud du réseau de la couronne nord, et, avec un mot «deux», ici, on vient, dans le fond, décider de cette organisation-là avant même d'avoir pu faire les discussions. Et donc c'est pour ça que nous demandons une simple suspension. Et c'est un article qui serait adopté en un claquement de doigts, une fois que les autres discussions auront été réalisées, soit tel quel, soit modifié, dépendamment de la nature et du résultat de nos discussions.

Mais je crois qu'il est prématuré, à ce moment-ci, alors que nous n'avons pas fait aucune discussion sur le réseau... Je pense que, l'autorité, il y a un consensus qui s'est établi pendant la commission que ce sera une entité, mais, sur la deuxième entité, est-ce que ça sera une seule, ou deux, donc, à ce moment-là, ou trois? Le mot «deux» deviendrait «trois» ou «quatre», vous comprenez, M. le Président? Et donc c'est pour ça que je demande une suspension de cet article-là, étant donné que nous n'avons pas eu l'opportunité de pouvoir faire les discussions concernant le réseau et quelle serait la meilleure façon d'organiser.

Je comprends que le ministre a réfléchi, et sa proposition, c'est une seule organisation. Mais, suite aux audiences que nous avons eues, et représentations des différents groupes, il s'était dit ouvert. Et donc on ne peut pas présumer du résultat des discussions que nous aurons concernant le réseau, donc je crois qu'il serait prématuré à ce stade-ci de pouvoir adopter cet article 1 parce qu'il définirait dès maintenant l'organisation du réseau. À moins de revenir plus tard, comme le disait, là, la secrétaire, avec le consensus de l'ensemble des députés de la commission, et de revenir sur un article qui aura déjà été voté. Donc, je crois que la façon la plus simple et la plus rapide de procéder serait d'accepter une suspension de l'article 1 et ensuite nous pourrions procéder aux autres articles. Et, à l'article 4, je crois, qui concerne le réseau qui, lui-même, est formé d'un certain nombre d'articles, lorsque l'article 4 sera complété...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. 91 articles.

**Mme Ouellet :** ...bien, nous serons à même de pouvoir voter l'article 1.

**M. Poëti :** M. le Président?

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

**M. Poëti :** Alors, écoutez, en fait soyons clairs : Il s'agit, ici, de changer le principe même du projet de loi. Et la députée de Vachon a beaucoup plus d'expérience que l'ensemble des gens qui sont ici, donc, si c'est une façon de ne pas collaborer au projet de loi, bien, c'est clair. Parce que le projet de loi, par son principe même, est loin d'interdire ou loin... d'avoir l'ouverture à une représentation, quant au RTM, d'une couronne nord, couronne sud. J'ai été ouvert là-dessus et je le réitère encore une fois. Alors, à partir de là, il ne s'agit pas ici de revoir le principe. Puis le projet de loi institue, par l'édiction de deux nouvelles lois, l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain. C'est le principe même qu'elle a accepté il y a deux jours en Chambre, après avoir lu et savoir où on allait.

Maintenant, moi, je dis : On a de l'ouverture, on a la possibilité évidemment de faire des amendements, mais on ne peut pas faire un amendement sur le principe même du projet de loi. M. le Président, ça n'est pas possible. Mais ma collaboration est ouverte, dans l'ensemble du projet de loi, pour le bonifier. Mais de vouloir en changer le principe, moi... De ne pas vouloir dire le titre du projet de loi tel qu'il est défini, je peux lui laisser ce loisir-là, mais, changer le principe du projet de loi, on ne peut pas faire ça, vraiment.

**Le Président (M. Reid) :** Peut-être pour aider à comprendre, là, parce que moi, je n'entends pas la députée de Vachon qui veut changer le principe, mais en même temps il y a une compréhension du sens d'«organismes...» Je vais

poser la question suivante : Comme la députée de Vachon l'a mentionné, après qu'on ait terminé l'étude de l'article 4 sur le RTM, si jamais il y avait un changement quant à la couronne nord, sud, deux, trois, est-ce que ça changerait l'article tel qu'il est mentionné là? Autrement dit, le fait — parce que vous avez dit ça tout à l'heure, M. le ministre — qu'on dise qu'il y a le fait qu'il y a deux organismes, il y a un organisme pour l'exploitation, c'est ça, que ça ne changerait rien au fait qu'il pourrait y avoir un, ou deux, ou trois...

• (12 heures) •

**M. Poëti** : On pourrait avoir une représentativité, tel qu'il a été souligné, quant au RTM. On pourrait avoir une représentativité plus ciblée de la couronne nord ou couronne sud, je l'ai déjà dit, et j'ai cette ouverture-là, mais on ne changera pas le principe même de deux entités : celle de l'autorité et celle du RTM. On peut bonifier le RTM pour la députée de Vachon, pour les gens qui sont venus nous voir, on a cette ouverture-là, mais on ne va pas...

On est partis de 16 organismes pour descendre à cinq. Tout le monde est d'accord à ce qu'il y en avait de trop et que ce n'était pas cohérent. Alors, on ne va pas, au premier article, créer de nouveaux organismes.

Vous nous avez presque critiqués sur le fait qu'on créait des nouvelles structures, quand on abaissait les structures, et votre première demande, c'est d'en créer davantage. Moi, je veux collaborer, je veux continuer à travailler avec vous, mais je vous dis que j'ai cette ouverture-là pour avoir une meilleure représentativité. C'est ce que les gens nous ont demandé, pas autre chose.

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

**M. Surprenant** : Écoutez, j'apprécie l'ouverture du ministre. C'est bien ce que je ressentais... antérieur, aussi. Mais moi, je ne questionne pas, en fait, au niveau d'avoir une structure additionnelle, mais l'idée serait de la limiter à deux, comme vous le proposez, sauf que je me dis — puis excusez-moi encore mon inexpérience — que c'est peut-être la conclusion, finalement, de ce qu'on va faire dans les travaux, qu'à la fin : Bien, donc, finalement, voilà, ce qu'on a fait, c'est deux structures, et c'est ça. Et je me demande si ça ne serait pas mieux de parler de tout ça puis de confirmer en adoptant... juste en le suspendant puis en l'adoptant à la fin.

Et je ne voudrais pas que le ministre pense qu'on arrive en disant qu'on veut autre chose. Mais, je me dis, peut-être simplement dans le processus des échanges, on devrait peut-être parler de l'ensemble du projet puis, à la fin, bien là, confirmer qu'effectivement c'est deux, puis voilà. C'est ce que je propose, simplement.

**Le Président (M. Reid)** : Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

**Mme Ouellet** : Bien, oui, M. le Président.

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

**Mme Ouellet** : Puisque je comprends que le ministre est d'accord à regarder pour la représentativité de la couronne nord, de la couronne sud à l'intérieur du réseau, il y a eu plusieurs représentations dans ce sens-là, mais il y a aussi des représentations... Vous savez, Montréal, le réseau, c'est l'opération du train mais aussi des autobus, des neuf CIT... en fait, des 10, là, structures plus régionales de transport, neuf CIT, puis un OMIT. Il y a Montréal qui garde son propre réseau de transport avec la STM, il y a Longueuil qui garde son propre réseau avec le RTL, il y a Laval qui garde son propre réseau avec la STL, mais la couronne nord et la couronne sud se retrouvent fusionnées. Et on a eu des représentations de certains groupes, et certains autres ont discuté avec nous, qui trouvaient intéressant de peut-être pouvoir avoir un réseau couronne nord, un réseau couronne sud.

Donc, on ne remet pas en question le principe d'avoir une partie planification, une partie opération, mais nous trouvons qu'à ce stade-ci il est un peu prématuré pour présumer de quelle façon nous réussirons à donner une meilleure représentativité de la couronne nord et de la couronne sud. Il n'y a pas une seule façon — peut-être que le ministre a en tête une façon, mais il ne nous a pas déposés ses amendements — mais il y a d'autres façons qui auraient de l'impact sur le nombre d'organismes.

Donc, moi, je crois qu'à ce stade-ci il est prématuré de pouvoir se positionner, étant donné que nous n'avons pas fait les discussions. Et je crois que ces discussions-là sont tout à fait pertinentes étant donné que nous abolissons des CIT et un OMIT sur la couronne sud et la couronne nord et que ces dernières nous ont vraiment fait des représentations. J'ai même des résolutions municipales qui ont été votées la semaine passée par des MRC très inquiètes concernant le projet de loi.

Donc, oui à l'organisation pour qu'il y ait de la planification et de l'opération, mais il faut se rendre compte que nous avons déjà trois structures existantes d'opération qui sont maintenues et que, là, nous en ajouterons une quatrième. Et les gens de la couronne nord et de la couronne sud ont fait des représentations pour qu'il y ait une façon différente qu'ils puissent être représentés, et cette façon différente là pourrait, pas nécessairement serait, mais pourrait être un réseau couronne nord et un réseau couronne sud.

Donc, moi, je réitère la demande de suspendre, parce que c'est le mot «deux», en fait, ici, qui est engageant dans ce cas-là, et de suspendre l'article 1.

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

**M. Poëti** : Alors, écoutez, ce qui est vraiment clair, c'est que le RTM pourrait lui-même déterminer, à l'intérieur, sa représentativité et sa structure interne. Mais les deux structures qui existent dans ce projet de loi s'appellent l'autorité

et le RTM. Ça ne donne pas l'impossibilité au RTM de décider qu'à l'intérieur de cette structure-là... de structurer à l'intérieur les représentativités. Mais il n'y aura pas une troisième structure de créée dans ce projet de loi là, il faudrait refaire un projet de loi, et la députée de Vachon le sait très bien.

On ne fera pas ça parce qu'on peut bonifier avec le RTM à l'intérieur. Et ça va être possible plus tard d'en discuter. Je lui demande d'avoir minimalement la patience de se rendre à l'article qui touche la composition du RTM. Mais on n'est pas à la composition de la loi. C'est deux entités. Là, on requestionne le nombre d'entités. C'est à l'intérieur du RTM qu'on aura cette ouverture-là, pour la députée de Vachon et mes collègues, évidemment, de la CAQ, de dire de quelle façon on peut bonifier ça suite à ce qu'on a entendu. Mais on ne remet pas en question ici les deux structures. Ce n'est pas ça du tout, là.

Alors, c'est pour cette raison-là qu'on ne va pas accepter de modifier les structures et de reporter l'essence même du projet de loi, de la création de deux structures. En fait, c'est de simplifier de 16 à cinq. Et ma première suggestion que j'ai de l'opposition officielle, c'est : Est-ce qu'on pourrait créer peut-être une quatrième ou une troisième, une quatrième... peut-être que la discussion... une cinquième, une sixième. Finalement, si on est patients, on va revenir à 16.

C'est exactement le contraire de ce qu'on veut faire. C'est exactement ce qu'on veut essayer d'éviter, le capharnaüm qu'on a en transport collectif. Ce que je demande, c'est une collaboration d'ouverture, parce que la création de deux entités, l'Autorité et le RTM, parle par lui-même. J'ai été ému d'entendre la députée de Vachon dire : C'est incroyable que des gens soient obligés de marcher entre l'autobus puis le Mont-Saint-Bruno, ça n'a pas de bon sens. C'est justement pour ça qu'on veut faire ça. Alors, à partir de là, je n'ouvre pas la porte à créer d'autres entités, mais j'ouvre la porte aux négociations, aux discussions, à l'ouverture, et surtout à la collaboration.

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

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Je pense que le ministre exagère. Notre volonté, c'est vraiment de pouvoir... et la question du Mont-Saint-Bruno pourra tout à fait être réglée, peu importent les discussions que nous avons, parce que c'est une vision... Vous dites : «La représentativité à l'intérieur du RTM», mais cette représentativité-là peut se faire de différentes façons, et une des façons qui nous ont été amenées en commission parlementaire, c'est d'avoir un réseau pour la Rive-Sud et un réseau pour la Rive-Nord, donc une vision globale Rive-Nord, une vision globale Rive-Nord, qui ont quand même chacune leur problématique, ce qui permettrait une plus grande proximité pour les gens.

Je ne dis pas que ça sera ça nécessairement la solution. Moi, tout ce que je dis, c'est qu'à ce stade-ci il est prématuré de pouvoir voter sur l'article 1 étant donné que ces discussions-là n'ont pas eu lieu. Vous comprenez, M. le Président, que Montréal garde son propre réseau, Longueuil garde son propre réseau, Laval garde son propre réseau, et la couronne nord et la couronne sud sont toutes fusionnées. Et donc elles ont des inquiétudes, je crois qu'elles sont légitimes, concernant justement la proximité des besoins et la proximité des décisions. Montréal garde son propre réseau, Longueuil et Laval. Et donc, dans les propositions qu'il y avait, sans modifier la philosophie globale du projet de loi, il y a certaines solutions qui pourraient impliquer le fait d'avoir un réseau couronne nord et un réseau couronne sud, qui permettrait à ce moment-là des gens de la couronne sud et de la couronne nord d'être plus près des décisions.

Donc, moi, je crois que, si le ministre est ouvert et que... Je crois qu'on peut juste suspendre. Je ne dis pas que je suis contre l'article 1, je n'en suis pas à un stade de nommer le nombre de structures auxquelles on aboutira, cela fera partie de nos discussions à l'article 4, je propose tout simplement... Et c'est très rapide de le faire. Et, si le ministre veut procéder, je vous le dis, c'est très rapide : on suspend l'article 1 et on s'en va à l'article 2, et, à ce moment-là, nous pourrions procéder et dès aujourd'hui commencer à discuter de l'Autorité régionale de transport métropolitain, que cet article-là, l'article 4, a déjà plusieurs, plusieurs articles, je crois, au-dessus d'une centaine. Et nous pourrions procéder dès aujourd'hui.

Moi, tout ce que je demande au ministre pour procéder plus rapidement puis avoir sa collaboration, c'est une simple suspension. Ça s'est fait dans plusieurs projets de loi. Moi, je pense que c'est une des premières fois où, dans les commissions parlementaires auxquelles j'ai participé, qu'il y a une discussion sur une suspension d'un article. Ce n'est pas d'être pour ou d'être contre. C'est juste d'attendre que cet article-là... on ait eu le temps de discuter des organismes qu'on veut créer et non pas de définir a priori quel sera le résultat de nos discussions. Donc, je demande au ministre, si c'est possible, de simplement suspendre. Et, si, suite à nos discussions concernant le réseau, on maintient le réseau tel quel, mais on change la représentation à l'intérieur du réseau, bien, à ce moment-là, l'article sera adopté tel quel. Mais, si on s'entend puis on pense que c'est une autre façon de procéder qui serait préférable, bien, il y aura peut-être un léger amendement à cet article-là, tout léger, et qui sera adopté en quelques secondes, M. le Président.

Donc, tout ce que je demande, c'est que l'article puisse être suspendu pour que nous puissions procéder aux discussions sur l'autorité, dans un premier temps, et sur le réseau, dans un deuxième temps. Et nous pourrions conclure, suite aux discussions sur le réseau, si cet article-là est maintenu tel quel.

• (12 h 10) •

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

**M. Poëti :** Écoutez, M. le Président, je réitère encore une fois, c'est la base même du projet de loi, les structures, c'est la base même du projet de loi d'alléger les structures. Ce que la députée de Vachon nous dit, ce qu'elle dit : Mais, écoutez, mais vous ne le savez pas, M. le ministre, peut-être plus tard on aura une structure additionnelle, peut-être qu'on en aura une autre aussi, on ne le sait pas, peut-être qu'une que vous connaissez bien, la CIT du Haut-Saint-Laurent, avec trois employés, avec moins de 300 000 personnes d'achalandage, pourrait devenir une structure.

Il y a 83 municipalités. On a plus de 700 titres de transport. Alors, écoutez, si on pense que j'ai l'ouverture de créer de nouvelles structures, moi, je vais être honnête, j'assume complètement mes convictions, et celles de notre

gouvernement, et celles de tous les gens qui sont venus nous voir ici en disant : S'il y a une chose que vous avez raison, M. le ministre, ça ne peut pas être le statu quo, c'est sûr. Et l'allègement des structures est la solution pour que ça fonctionne.

La première demande que j'ai de la députée de Vachon, c'est : Est-ce qu'il y aurait une possibilité d'ajouter peut-être — et vous l'avez dit, et je vous cite — trois ou quatre structures? Ma réponse à ça, c'est non, ça, ça n'arrivera pas. Moi, je demanderais le vote, M. le Président, je pense avoir été clair sur cette partie-là.

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

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Le ministre n'a pas du tout compris l'objet de ma demande. L'objet de ma demande, c'est une simple suspension d'un article. Et jamais je n'ai demandé trois ou quatre structures.

**Une voix :** ...

**Mme Ouellet :** Non, ce n'est pas... Il y a un problème de calcul.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Chacun son tour.

**Mme Ouellet :** Donc, il y a un petit problème de calcul. Et c'est à la demande des différents organismes, de quelques organismes qui sont venus nous présenter, qui souhaitent avoir une meilleure représentation de la couronne nord ou de la couronne sud. Donc, je crois qu'effectivement l'ensemble des intervenants sont d'accord avec une amélioration de la gestion du transport en commun dans la région métropolitaine. Mais, sur le détail de l'organisation, il y a eu plusieurs recommandations, M. le Président, et je crois que l'objet de cette commission, c'est de pouvoir prendre en considération ces recommandations-là.

Et je suis déçue de voir que le ministre, dès l'article 1, ne permet pas la suspension qui nous permettrait de faire les discussions correctement, à ce moment-là. Et c'est pour avoir une meilleure représentation de la couronne nord et de la couronne sud que je demande la suspension de cet article-là. Et, très rapidement, nous pourrions arriver avec l'adoption de l'article 1, dès que l'article 4 sera adopté. C'est une simple suspension d'article. Je ne dis pas que je ne serai pas en accord avec cet article-là, je fais seulement dire que nous n'avons pas eu l'opportunité de pouvoir discuter de l'organisation particulièrement du Réseau du transport métropolitain. Et donc on ne peut pas présumer à ce stade-ci, à moins que le ministre, tout de suite, nous dise qu'il n'y a aucune possibilité, mais on ne peut pas présumer maintenant des résultats des discussions que nous aurons.

Et il y a plusieurs façons d'en arriver à une meilleure représentativité de la couronne nord et de la couronne sud. Ça pourrait être qu'à l'intérieur du RTM ça se divise en deux, ça peut être au niveau des sièges, ça peut être par un organisme couronne nord, un organisme couronne sud. Je pense qu'il y a différentes avenues. Et, de se bloquer des avenues à ce stade-ci, je crois que c'est prématuré.

Et moi, je demanderais au ministre l'ouverture de pouvoir seulement que suspendre l'article 1 pour que nous puissions procéder à l'étude des articles 2, 3... et là, à 3, je pense qu'on en a pour quelque temps, mais qu'on puisse procéder à l'étude des articles 3. Et, à l'intérieur de l'article 3, là, il y a toute une série d'articles, parce que ça crée l'autorité, donc...

Et, quand le ministre dit est-ce que je suis en train de demander de maintenir un CIT, pas du tout, M. le Président. Mais, très clairement, lorsque nous discuterons du réseau, oui, j'aurai des questions concernant les moitiés de CIT qui ne seront pas à l'intérieur du réseau.

Ça fait que, oui, il y a des questions. Le projet de loi modifie en profondeur le fonctionnement du transport collectif dans la région métropolitaine. Et l'objet de la commission parlementaire, c'est de mieux comprendre comment tout ça va s'organiser, et c'est aussi d'améliorer le projet de loi, M. le Président. J'ai travaillé sur plusieurs projets de loi, et, dans bien des cas, il y a eu plusieurs amendements qui ont visé à bonifier le projet de loi. Donc, je crois qu'il est normal que nous ayons des questions. Si tout était parfait, nous n'aurions pas besoin de la commission parlementaire.

Et je crois que ce sont des changements importants qui ont beaucoup d'impact, qui ont de l'impact chez beaucoup d'intervenants, chez plusieurs municipalités, et que c'est tout à fait normal de pouvoir mieux comprendre la vision du ministre, la vision du ministère concernant le réseau avant de prendre une décision sur le nombre exact d'organismes, M. le Président. Donc, moi, je demanderais seulement qu'une suspension à ce stade-ci pour que nous puissions faire la discussion, et, à ce moment-là, pouvoir procéder, et aller directement à l'article 2.

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

**M. Poëti :** Écoutez, moi, ça sera ma dernière intervention. J'ai demandé le vote tantôt, je n'ai pas eu de réponse. Ce que je vous dis, M. le Président...

**Le Président (M. Reid) :** ...députée a encore droit de parole. Il y a 20 minutes au total.

**M. Poëti :** M. le Président, c'est que la députée de Taschereau vient de dire : Vous savez, à l'intérieur du RTM, on pourrait avoir une représentativité du nord, du sud. J'ai exactement dit ça avant. Mais cette représentativité-là du nord ou du sud va se faire à l'intérieur d'un organisme qui s'appelle le RTM. Je n'ai pas de problème à ce qu'on en parle, qu'on l'ouvre,

qu'on discute et qu'on travaille ensemble, mais ça ne va pas se terminer par la création d'un troisième organisme. Ça, ça ne va pas arriver. Ça, ça s'appelle de la transparence, ça s'appelle de l'honnêteté et ça s'appelle aussi travailler pour l'ensemble de tous les gens qui sont venus nous voir.

Et, déjà, si les gens nous écoutent, qui étaient ici, ils nous diraient : Ah! bien là, le ministre vient de dire qu'il va faire quelque chose pour le nord puis le sud. Et ils auraient bien compris, c'est ce que nous avons l'intention de faire. Et, étonnamment, vous venez de dire exactement la même chose. Mais ceci va se faire dans une structure qui s'appelle le RTM. C'est ça qui va arriver.

Alors, à partir de là, quand, à l'article 1, vous me dites : Vous n'avez pas d'ouverture, bien, non, j'en ai. Je suis prêt à modifier, à bonifier, à vous entendre. Mais d'arriver et de dire : Laissons la porte ouverte à une autre structure... D'ailleurs, vous avez déjà dit : Ah oui! Puis, l'article 3, je vous annonce que ça va être très long, c'est... Quand j'entends «la collaboration», «l'ouverture», «travailler ensemble», ça m'étonne d'entendre ça, déjà là.

Mais ce que je vous dis, c'est que la structure... le projet de loi, par définition, répond à des structures. Et c'est ces deux structures-là qu'on a l'intention de mettre en place et c'est sur ces deux structures-là que nous avons l'ouverture de le bonifier. Je suis malheureux de comprendre que la députée ne veut pas participer à la bonification du projet de loi à l'intérieur de deux structures. Est-ce qu'elle essaie de nous dire qu'on veut... Et tantôt, c'est clair, et je l'invite à se réécouter, elle dit : Ça pourrait être changer le chiffre — c'est vos mots — ça pourrait être changer le chiffre par «trois» ou «quatre». C'est ce que vous avez dit, Mme la députée de Vachon. Honnêtement, si vous me dites que vous n'avez pas dit ça... C'est ce que tout le monde a entendu ici, c'est ce que les gens qui nous écoutent, qui en ont assez de ces innombrables structures-là, de l'inefficacité du transport collectif au Québec... Vous ne voulez pas participer à améliorer ça? Je suis vraiment surpris.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, adressez-vous au président. Mme la députée de Vachon.

• (12 h 20) •

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. Je trouve que c'est dommage, parce que le ministre, et il le sait très bien, il me prête des intentions que je n'ai pas. Il le sait très bien. Et, quand il fait ça, il fait de la petite politique. Et je crois qu'on est ici pour pouvoir améliorer un projet de loi.

Et effectivement la représentativité peut se faire à l'intérieur du RTM, mais on a eu des propositions d'organismes qui ont pris le temps, à l'intérieur du court délai qui a été laissé par le ministre aux organismes... qui sont venus nous dire qu'ils proposent d'autres façons d'organiser. Et moi, tout ce que je dis, c'est qu'à ce stade-ci il est prématuré de pouvoir présumer de quelle serait la meilleure façon... Parce que, très clairement, il faut améliorer le transport collectif dans la région métropolitaine, M. le Président, mais il y a aussi la question de la représentativité et de la proximité pour les gens de la couronne nord et de la couronne sud. Comme je vous dis, Montréal a conservé son réseau, Longueuil conserve son réseau, Laval conserve son réseau. Et là on a couronne nord, couronne sud et train. Donc, je pense qu'il y a des recommandations qui nous avaient été faites qui méritent d'être étudiées, qui méritent d'être discutées.

Et, lorsque je disais que l'article 3 va être long, ce n'est pas moi qui l'ai décidé, qu'il serait long, c'est le ministre. Il y a 127 articles à l'intérieur de l'article 3. Donc, 127 articles, là, c'est quasiment un projet de loi en soi. Donc, je fais juste dire, ce n'est que factuel, ça n'annonce aucune intention : Je pense que les 127 articles, si on veut les discuter de façon juste, raisonnable, ça va prendre un temps raisonnable pour passer à travers les 127 articles. Parce que l'article 3 n'est pas qu'un seul article, l'article 3 crée l'autorité du réseau de transport de la région de Montréal, et cette autorité-là est créée à l'intérieur de 127 articles. À 127 articles... Moi, j'ai vu des projets de loi qui avaient ce nombre d'articles là. Il faut se rendre compte qu'on est ici avec un projet de loi de 340 articles, qui a des impacts extrêmement importants.

Donc, je réitère ma demande, M. le Président, de suspendre l'article 1 jusqu'à ce que les discussions concernant le réseau soient réalisées. Je crois que c'est extrêmement important pour l'ensemble des municipalités de la couronne nord et de la couronne sud, qui n'ont pas eu le même... et c'est normal, on vise à diminuer le nombre de structures, mais le même traitement que Montréal, Laval ou Longueuil, et qui se cherchent une façon de pouvoir avoir une meilleure proximité avec les décisions qui vont être prises au niveau de l'opération, et là je parle bien de l'opération. Longueuil aura sa proximité avec le RTL, Montréal aura sa proximité avec la STM, Laval aura sa proximité avec la STL. Donc, la couronne nord et la couronne sud se cherchent des façons à améliorer leur proximité par rapport aux décisions très quotidiennes, très terrain, qui se prendront sur la gestion du transport collectif pour justement faire en sorte que...

Et je ne sais pas si le ministre l'a lu, mais on a eu une lettre...

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon, votre temps est écoulé, le temps maximum d'intervention de 20 minutes est écoulé. Alors, je vais demander s'il y a d'autres interventions. M. le député de Masson?

**M. Lemay :** Oui. Bonjour, M. le Président. Ça va bien? Bien sûr. Mais moi, j'aimerais juste mentionner que, suite aux consultations qu'on a eues, il me semble y avoir plusieurs amendements qui devront être déposés de la part du ministre. Et puis moi, je suis de l'avis de la députée de Vachon, qu'on devrait suspendre l'article 1, et même suspendre peut-être la commission aujourd'hui et demain tant qu'on n'a pas les amendements. Parce qu'effectivement on devrait pouvoir voir c'est quoi, l'ensemble des amendements que le ministre veut nous apporter, pour pouvoir réétudier le projet de loi tel qu'amendé puis la proposition d'amendement, puis après ça de pouvoir dire : Bon, bien, voici maintenant... Parce que peut-être que, dans l'article 1, ça ne sera plus deux organismes, ça sera quelque chose d'autre puis ça donnera l'opportunité au ministre de faire sa série d'amendements qu'il a besoin de faire pour l'ensemble de son projet de loi, qui nous permettra ensuite de pouvoir étudier selon les consultations qu'on a eues.

Bon, bien, est-ce que c'est deux, est-ce que c'est trois, est-ce que c'est un organisme? On n'a pas cette réponse-là parce qu'on ne sait pas c'est sur quoi que le ministre s'oriente au niveau de ses amendements. Je ne sais pas si le ministre,

il veut répondre à cette demande de suspension des travaux de la commission tant qu'il n'a pas fait la proposition de ses amendements.

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

**M. Poëti :** Je ne sais pas si on a les mêmes règles ici qu'à l'Assemblée, quand on est en Chambre, ça aurait été intéressant que vous arriviez au début parce qu'on a expliqué les choses pas mal davantage. Vous avez manqué une grande partie des explications que j'ai données, et ça, c'est malheureux. Et peut-être que vos collègues pourraient vous les expliquer. Alors, ce n'est pas... Je n'ai pas cette intention-là et...

**Une voix :** ...

**M. Poëti :** Ça, c'est ce que j'ai essayé d'exprimer à la députée de Vachon, mais vous allez pouvoir en profiter également. Pour les amendements avec une incidence financière, là, le ministre... mais le 197 de la section 2, pour les amendements : «Contenu. Les amendements doivent concerner le même sujet que la motion et ne peuvent aller à l'encontre de son principe.» Vous avez accepté il y a deux jours le principe. Aujourd'hui, vous nous dites que vous n'acceptez plus le principe?

Le fait de pouvoir donner une représentativité à la couronne nord et à la couronne sud est tout à fait possible à l'intérieur du projet de loi. Il n'est pas nécessaire de suspendre, il n'est pas nécessaire de modifier, on ne fera pas un autre projet de loi. Alors, ce qu'il faut faire, c'est de se rendre aux articles concernés, du RTM, et, à partir de là, on pourra travailler ensemble. Mais, le principe, vous l'avez adopté.

Je m'excuse, je ne sais pas si... est-ce que vous m'écoutez, oui?

**M. Lemay :** ...

**M. Poëti :** O.K. Juste... Bien, je peux attendre si... Mais, le concept, c'est que vous avez déjà manqué un bout. Si vous le dérangez durant que je lui parle...

**Le Président (M. Reid) :** S'il vous plaît, M. le ministre, vous vous adressez au président, s'il vous plaît.

**M. Poëti :** Oui, mais, M. le Président, j'aimerais ça que...

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, vous vous adressez au président, s'il vous plaît.

**M. Poëti :** ...quand je m'adresse à quelqu'un, la députée de Vachon ne lui parle pas en même temps. Parce que, là, de toute évidence, ce que j'explique, on ne l'entend pas, là.

**Une voix :** ...

**M. Poëti :** C'est ce que je fais. Alors, je réitère à tout le monde que les deux structures que nous avons proposées et qu'ils ont acceptées dans l'adoption du principe, qu'ils ont tous acceptées, c'est la colonne vertébrale même du projet de loi. Que la députée de Vachon, aujourd'hui, se dise : Bon, ça, ça ne nous plaît plus, on pourrait peut-être ajouter — et je la cite — un troisième ou quatrième organisme — c'est ce qu'elle a dit — la réponse à ça, c'est non, M. le Président. On n'ira pas là, par transparence.

Le transport collectif est en réelle problématique de gouvernance. Tout le monde, tout le monde a dit oui à ça. Prenons le temps de se rendre article par article. Si l'idée, c'est de faire un blocage au premier article, bien, moi, M. le Président, je vous demande d'aller au vote, c'est tout.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article 1? M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Alors, effectivement, mon collègue vient d'arriver. M. le ministre dit : Il n'a pas entendu ce qui s'est dit auparavant, alors on aura une discussion ensemble à la suite, là, de la séance de ce matin. Mais, à tout événement, la question qu'il proposait, de suspendre à tout le moins l'article 1 quant au nombre d'organismes, ce n'est pas tant d'en rajouter, comme je l'ai dit antérieurement, c'est peut-être... c'est plus dans le sens que, hein, on est peut-être mieux de parler de tout, tout d'un coup qu'on arriverait, en travaillant sur l'ensemble du dossier... puis de dire : Bien, coudon, pourquoi on n'en ferait pas juste un? On irait encore plus loin, peut-être, au cours... que d'en faire deux. Alors, c'est simplement ça.

Alors, pour ce qui est de notre position, on apprécie les échanges, comme j'ai dit tantôt, qu'on a eus ensemble, on apprécie vraiment votre ouverture au niveau, là, du Réseau de transport métropolitain, là, bon, pour la Rive-Nord, Rive-Sud, peut-être d'envisager des solutions qui pourraient permettre à tous et chacun d'être bien contents. Donc, l'idée est, pour nous, de suspendre, c'est simplement pour nous permettre d'étudier et surtout pas d'en rajouter, mais peut-être même, au contraire, peut-être, d'en réduire peut-être le nombre d'organismes. Alors, voilà. Mais, à tout événement, on veut bien avancer.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Groulx. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article 1? Mme la députée de Saint-Henri—Sainte-Anne.

**Mme Anglade :** Merci, M. le Président. Alors, moi également, j'ai bien entendu les commentaires des gens qui sont venus nous voir lors de la commission. Je vais reprendre les commentaires du député de Groulx, simplement vous dire que, si on devait aller dans le sens inverse et de ne pas créer deux organismes pour maintenir un organisme, ça remettrait en question également la question de principe de séparer la planification des opérations. Donc, à mon avis, ça reviendrait remettre en question l'ensemble du projet de loi.

Sur les enjeux qui ont été mentionnés lors des commissions qui ont été faites, il faut se rappeler aussi que le réseau va être responsable des trains, hein, il va être responsable d'éléments qui... donc, ça va être difficile. Moi, j'essaie de me projeter puis de dire : On aurait quelque chose pour la Rive-Nord, on aurait quelque chose pour la Rive-Sud, ou couronne nord, couronne sud, plus les trains, on commence déjà à voir qu'on pourrait déjà avoir une multitude d'organismes qui aimeraient créer... Et, encore une fois, ça va aller à l'encontre de ça.

Je pense qu'à l'intérieur du projet de loi qui est proposé, à l'intérieur du principe, on est capables de faire les ajustements nécessaires pour représenter les gens qui sont venus... pour représenter l'idée, les gens qui sont venus nous parler de cet élément-là et de plusieurs autres éléments auxquels j'ai hâte de participer, pour le reste des points. Donc, il m'apparaît essentiel de garder l'article de cette manière. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 1? Est-ce que... Pardon?

**Une voix :** ...

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

**M. Lemay :** Alors, je suis désolé, j'avais une rencontre tout à l'heure. Je m'excuse, M. le ministre, d'avoir manqué le début de la commission. Mais, bref, moi, j'ai une question, à savoir : Si on adopte aujourd'hui, maintenant, l'article 1, est-ce qu'on est liés plus tard dans le projet de loi à...

**M. Poëti :** ...déjà répondu, c'est constructif.

**M. Lemay :** Non, mais, attendez, je veux juste poser ma question.

**M. Poëti :** Non, mais je le sais, on a eu cette question-là avant puis on a répondu. C'est malheureux, là, de...  
• (12 h 30) •

**M. Lemay :** Moi, j'ai une question, c'est une question spécifique. Je ne pense pas que la députée de Vachon a posé cette question-là. Ma question, c'est : Est-ce que, plus tard, si on prend le RTL puis qu'on décide d'en modifier sa structure pour que le RTL devienne le RT couronne sud, et, au lieu de créer le RTM, de faire en sorte que ça devienne le RT couronne nord — ça fait en sorte que, là, on a toujours la création de vos deux organismes, comme vous mentionnez dans l'article 1, là — mais... puis on ne fait rien de différent. Est-ce que, si on adopte l'article 1 tel quel, ça nous empêche de faire selon l'hypothèse, là, que le RTL deviendrait le RT couronne sud puis que le RTM ne serait pas le RTM, serait le RT couronne nord?

**M. Poëti :** Alors, M. le Président, dans la loi comme telle, le RTM étant créé, à l'intérieur du RTM, il pourrait y avoir une appellation, que le RTM va décider, pour le nord et pour le sud. Ça, c'est exactement la question mot à mot de la députée de Vachon, si vous étiez liés. Vous n'êtes pas liés, mais la structure, le principe même du projet de loi parle de deux entités. Cependant — et comprenez bien mon ouverture — à l'intérieur du RTM, la représentativité par un groupe qui s'appellerait... le nom qui serait déterminé par le RTM pour la Rive-Sud est possible, pour la Rive-Nord est possible. On est exactement au même endroit. On avait répondu à ça tantôt, il n'y a aucun problème à ce niveau-là. Il n'y a pas de problème avec ça.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Est-ce que l'article n° 1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Des voix :** Sur division.

**Le Président (M. Reid) :** Sur division. Alors, M. le ministre, à l'article 2.

**M. Poëti :** «2. Les mesures prévues par la présente loi pour la région métropolitaine de Montréal visent particulièrement à :

«1° définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif;

«2° assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité des différents réseaux de transport;

«3° favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire;

«4° faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales.»

Aux commentaires : Les dispositions de l'article 2 du projet de loi établissent les grands principes qui ont servi à l'élaboration des propositions faites dans le présent projet de loi. Ces éléments introductifs sont nécessaires en préambule du projet de loi en raison notamment du fait qu'il est proposé aux articles 3 et 4 de ce projet l'édiction de deux lois particulières qui totalisent à elles seules plus de 200 articles.

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

**Mme Ouellet :** Oui. M. le Président, j'aimerais ça que vous nous donniez un peu des orientations. Étant donné... Parce que c'est assez spécial, ce projet de loi là, où, à partir du projet de loi, à l'article 3 et à l'article 4, on crée deux nouvelles lois, et là on a, comme l'article 1, l'article 2 qui n'est pas dans les deux autres lois. Je voudrais comprendre c'est quoi, la portée de ces deux articles-là. Parce que ces deux articles-là ne seront pas intégrés ni à la Loi sur l'Autorité ni à la Loi sur le Réseau. Donc, quelle est la portée de ces articles-là dans une structure de projet de loi comme celle-là?

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, ou les personnes qui vous accompagnent?

**M. Poëti :** Bien, écoutez, vu que c'est un point de législation, parce que c'est ce que j'en comprends, je vais laisser la légiste vous répondre.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président. Alors, la portée des articles 1 et 2, c'est des articles introductifs qui énoncent des objectifs visés par le projet de loi. Ces articles-là pourraient dans le futur servir à interpréter l'intention du législateur, par exemple.

**Le Président (M. Reid) :** Dans quelque chose qui comprendrait... qui serait en rapport avec l'article 3 ou 4.

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

**Le Président (M. Reid) :** Donc, ça introduit les deux autres lois aussi.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Tout à fait, introductifs.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ça répond à votre question, Mme la députée de Vachon?

**Mme Ouellet :** Oui. Juste comprendre... Parce que, souvent, lorsqu'on a des articles introductifs, c'est à une nouvelle loi puis c'est à l'intérieur de la loi, donc ça reste dans la loi. Dans ce cas-ci, une fois que les deux lois sont adoptées, ces deux articles-là ne suivent pas, là, et la seule façon de les utiliser à l'interprétation de la loi, c'est en revenant aux commissions parlementaires, en revenant au verbatim?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, effectivement, les débats parlementaires servent à interpréter l'intention du législateur. Et donc le ministre, lorsqu'il lit l'article... et le commentaire qui va avec va servir d'interprétation.

Les deux articles introductifs ont aussi le mérite... Et ce n'était pas nécessaire, ce n'était pas nécessaire de mettre des articles introductifs, mais ça a été jugé utile compte tenu de la longueur du projet de loi et des deux lois, qui totalisent plus de 200 articles, ça permet de dresser la table, finalement.

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

**Mme Ouellet :** Donc, si je comprends bien, ces deux articles-là auront le même poids que les discussions que nous avons en commission parlementaire, donc de référence, dans le cas d'un jugement, mais ni plus ni moins.

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Qu'est-ce que vous voulez dire par «dans le cas d'un jugement»?

**Mme Ouellet :** Bien, c'est parce que vous dites que ça sert à clarifier l'intention du législateur, et je pense que cette intention du législateur là souvent est utilisée lorsqu'il y a des causes qui sont amenées, et là on peut revenir à

l'intention du législateur. Et c'est pour ça, le travail ici, en commission parlementaire, on essaie de faire clarifier l'intention du législateur. Et donc ces deux articles-là n'ont pas force de loi, ne sont pas dans la loi, ne seront dans aucune loi, seront au même titre que toutes les discussions que nous avons ici, en commission parlementaire, permettront de clarifier les intentions du législateur, mais ni plus ni moins.

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, les deux premiers articles, que je répète, sont introductifs, ils ont le mérite d'énoncer les objectifs visés par la loi. Alors, la loi, qui contient 122 articles, au total 340, si on compte les deux lois édictées par le projet de loi... alors sont des dispositions législatives. Alors, les objectifs ne sont pas seulement des intentions du législateur, mais sont, en elles-mêmes, deux dispositions législatives. Vous avez l'article 1 et l'article 2, et ces deux dispositions-là législatives ont le mérite d'être énoncées clairement et expressément à l'intérieur du texte de loi, puisqu'ordinairement des objectifs visés par une loi s'infèrent des articles et de la loi elle-même, donc on doit les rechercher alors, tandis que, là, ils sont fournis immédiatement en préambule. Alors, ça aide à la lecture des projets de loi.

**Mme Ouellet :** Si je comprends, c'est... Puis ce n'est pas spécifique au projet de loi, là, mais, lorsqu'on aura terminé le projet de loi puis qu'il sera adopté, il nous restera la Loi sur l'ART, la Loi sur le Réseau, mais ces deux articles-là ne sont ni dans la loi sur l'ART ni dans la Loi sur le Réseau et ne sont dans aucune loi?

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, effectivement, le projet de loi n° 76 au complet ne fera pas partie du *Recueil des lois du Québec*, par contre va faire partie des lois annuelles. Alors, le projet de loi complet va porter un numéro de chapitre. Alors, ces deux dispositions-là s'inscrivent dans un numéro de chapitre et ont force de loi.

**Le Président (M. Reid) :** Ça répond à votre question, Mme la députée de Vachon?

• (12 h 40) •

**Mme Ouellet :** Ça répond sur la partie législative. Sur la partie plus contenu, on n'a pas eu le temps d'en discuter beaucoup. Et je sais que ça fera probablement l'objet d'un peu plus de discussions du côté de l'autorité, mais j'aimerais ça quand même avoir une première vision de la part du ministre.

Quand on parle d'«en assurant l'intégration tarifaire», j'aimerais ça savoir quelles sont ses intentions concernant l'intégration tarifaire. Parce qu'on l'a dit... Et les chiffres varient, là, du nombre de tarifs, là, je vous laisse... ces chiffres-là, vous les connaissez mieux que moi. Mais qu'est-ce que vous entendez par «intégration tarifaire»? Parce que, j'imagine, ça ne pourra pas être un tarif unique. Et on a des cas, par exemple, qui m'ont été rapportés, comme la ville de Sainte-Julie qui, à l'intérieur de la ville, a une gratuité. Tout ce qui est à l'intérieur de Sainte-Julie, les gens qui se promènent de l'école au centre sportif, à leur résidence, il y a une gratuité qui est offerte. Là, c'est sûr, lorsque les gens sortent de Sainte-Julie, viennent vers Montréal ou vers Saint-Hyacinthe, il y a des coûts. Mais est-ce que ça veut dire que ces particularités tarifaires là ne seront plus possibles? Ça fait que...

Parce qu'il faut faire attention, encore là, au vocabulaire, parce que, les discussions, on n'a pas encore eu l'occasion de les avoir. Et on a eu plusieurs représentations. Vous vous rappelez, il y a la ville de Laval qui est venue nous parler de leur tarif smog, de leur tarif pour les aînés. Et c'est quand même assez fort, quand on parle d'intégration tarifaire, là, le mot «intégration». Est-ce qu'il pourra quand même y avoir encore des particularités, en fonction des besoins exprimés par des populations, sur un territoire, qui souhaitent se donner des moyens peut-être plus proactifs pour un domaine ou pour un autre, des moyens plus progressistes pour des clientèles ou pour une autre clientèle? Et donc moi, je veux m'assurer qu'avant qu'on adopte l'article 2, bien, il y aura encore une possibilité de ce côté-là, parce qu'il y a des initiatives vraiment intéressantes qui ont été faites par plusieurs municipalités.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions? M. le ministre.

**M. Poëti :** Bien, écoutez, il faut revenir aux mots, parce que la députée de Vachon dit que c'est important, donc je suis d'accord avec elle, «en assurant l'intégration». Elle a dit que ce serait tout le même prix ou que ça soit tout... Alors, ce qu'il faut laisser... ce qu'il faut comprendre, c'est ne pas laisser sous-entendre que tout le monde... que, non, ah! il n'aurait plus le droit d'avoir de la gratuité ou pas de droit pour le smog, pas de droit pour les enfants. Alors, ce que ça dit en fait, c'est : Assurer l'intégration tarifaire, l'intégration ne la diminue pas, mais elle va, et ça, c'est certain, diminuer le nombre de titres en transport qui existent actuellement.

Mais, pour la rassurer, l'article 25 définit beaucoup plus le cadre tarifaire. Donc, alors, il s'agit ici, encore une fois, d'un grand principe auquel on tient, c'est assurer l'intégration tarifaire. C'est un des problèmes irritants de la gouvernance en transport collectif actuellement. Donc, on veut assurer l'intégration tarifaire. À 25, on le définit davantage.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, je suis allée voir 25, et le 25 ne permet pas de répondre à ma question. Et je vais la mettre un petit peu plus précise : Est-ce que, par exemple, il sera possible pour la ville de Sainte-Julie de maintenir la gratuité sur son territoire?

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

**M. Poëti :** Oui, elle pourra le faire, comme Laval le fait pour ses gens âgés, le fait pour des journées de smog. Il y aura une façon, pour les villes qui veulent offrir la gratuité, de pouvoir le faire, oui.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Encore des interventions?

**Mme Ouellet :** ...le collègue de...

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

**M. Lemay :** Merci, M. le Président. Moi, j'ai une question. Dans l'article 2 qu'on est en train d'étudier, on parle, dans le premier paragraphe, là : «Les mesures prévues par la présente loi pour...» Et c'est ça, je me questionne, c'est : «...pour la région métropolitaine de Montréal visent particulièrement à». On a quatre alinéas. J'aimerais savoir, parce que je crois voir peut-être une... J'aimerais juste qu'on me rassure s'il n'y aurait pas une nuance ou un problème de termes entre «région métropolitaine de Montréal» et, un peu plus loin, quand on rentre dans la loi modifiant... Attendez! Si on va dans la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, chapitre I, article 3, là on nous parle que «le territoire de l'autorité est constitué de ceux de la CMM, de la réserve [...] de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme», alors qu'ici, dans l'article qu'on est en train d'étudier, «région métropolitaine de Montréal», j'ai l'impression que ça n'inclut pas le territoire qui est visé un peu plus loin dans l'autorité. Je crois qu'on a une omission ici, à ce moment-là, puis j'aimerais m'assurer qu'on parle bien toujours de la même chose.

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

**M. Poëti :** Écoutez, je vous dis déjà oui. Je vais laisser le directeur de transport terrestre vous l'expliquer. Mais je vous dis déjà oui.

**M. Breault (Martin) :** M. le Président, en fait, comme...

**Le Président (M. Reid) :** Excusez-moi. Est-ce que j'ai un consentement pour permettre à monsieur — votre nom, c'est quoi? M. Breault? — de prendre la parole? Consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y.

**M. Breault (Martin) :** Oui, M. le Président. En fait, je pense que le député a bien indiqué le territoire qui était visé tant par la Loi sur l'Autorité que la Loi sur le Réseau, donc le territoire de la CMM plus la ville de Saint-Jérôme. Quand on indique à l'article 2 «pour la région métropolitaine de Montréal», c'est ce qui est visé. Ma collègue me référerait d'ailleurs à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport, qu'on parlait «dans la région de Montréal», donc c'était un titre qui était usuel.

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

**M. Lemay :** Donc, si je comprends, par la réponse, «la région métropolitaine de Montréal», quand on le spécifie tel quel à l'article 2 qu'on est en train d'étudier, ça inclut, par définition, le territoire de la CMM, de la réserve Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme. C'est ce que je crois comprendre, que «région métropolitaine de Montréal», ça inclut même la ville de Saint-Jérôme.

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

**M. Breault (Martin) :** En fait, oui. La réponse est oui.

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

**M. Lemay :** Merci, M. le Président. Alors, à ce moment-là, quand je regarde une carte qu'on trouve sur l'Internet, là, la région métropolitaine de Montréal, par définition, moi, je ne vois pas la ville de Saint-Jérôme incluse dans la région métropolitaine de Montréal, même que la réserve de Kahnawake est exclue de la région métropolitaine de Montréal, si je... Je sais que vous me dites oui, là, mais...

**M. Breault (Martin) :** Bien, c'est pour ça que j'ai précisé, là.

**Le Président (M. Reid) :** Attendez une seconde...

**M. Lemay :** Ça reste... Je vais vous croire sur parole, là, si c'est ça que vous dites, là.

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

**M. Poëti :** C'est pour ça qu'on le précise, là, M. le député. C'est pour ça qu'on le précise, parce qu'ils ne sont pas au même titre de la STM, ils sont intégrés. Alors, on le précise. C'est pour ça que c'est écrit dedans, justement pour ne pas les échapper. Si vous pensez ça, ce n'est pas le cas du tout.

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

**M. Lemay :** O.K. C'est juste que... Parfait. Alors, merci pour les éclaircissements.

Maintenant, j'ai une autre question concernant les quatre alinéas... En fait, c'est très bien d'avoir un plan puis d'avoir des objectifs, mais j'aimerais savoir : Est-ce que, pour ces quatre alinéas-là, on va retrouver un peu plus tard un règlement qui va nous permettre d'avoir un plan d'action pour mesurer la performance, là, de ces quatre alinéas-là?

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre. Ah! Mme Bacon.

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président. Alors, oui, effectivement, à chacune des lois, que ce soit la Loi sur l'Autorité ou la Loi sur le Réseau, vous avez une clause crépusculaire, à la fin, qui oblige le ministre à faire un rapport sur l'efficacité de la loi cinq ans après la mise en place du régime.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que j'ai une autre intervention sur l'article 2? Oui, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. En fait, je regarde les objectifs de l'article 2 et je pense qu'on vient chercher, là, une grande partie. Mais, dans le transport collectif... en tout cas, ce qu'on vit sur la Rive-Sud, et j'imagine que c'est la même chose sur la Rive-Nord et dans les axes les plus éloignés, c'est une augmentation de l'offre du transport collectif. Parce que, lorsque je vois «optimisation», «simplifier l'accès...»

Donc, on est en train de proposer un amendement pour ajouter un cinquième point. Parce que, souvent, les gens... J'ai entendu souvent : Est-ce que c'est la poule ou l'oeuf? Est-ce qu'il faut attendre d'avoir plus de monde avant d'offrir un service, ou on offre le service, et il va y avoir plus de monde? Et tous les exemples du passé nous ont démontré que, lorsqu'on offrait plus de services de transport collectif, les gens l'utilisaient.

Et je pense que c'est vraiment l'objectif qu'il faut avoir du côté du transport collectif dans la région métropolitaine et que ça sera la seule façon de pouvoir diminuer la congestion des différents accès à l'île de Montréal, mais aussi autour de l'île de Montréal. Parce que maintenant il n'y a pas juste de la congestion sur les ponts, il y a de la congestion aussi dans les axes est-ouest. Je peux vous parler de la 30 : le matin, ce n'est pas drôle à quel point il y a du trafic sur la 30 et il y a des ralentissements et même des arrêts très longs. Donc, je pense qu'il faut aussi viser, avec les deux nouvelles entités, à ce qu'il y ait une meilleure offre, une plus grande offre de services de transport collectif.

Donc, on est en train de préparer l'amendement et on va pouvoir vous le déposer.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres qui veulent intervenir en attendant ce dépôt d'amendement?

**M. Poëti :** Bien, M. le Président, on va attendre l'amendement. Il me semble que... «Favoriser et simplifier l'accès» me semblent être des mots clairs sur notre intention d'améliorer les transports collectifs, ça me semble très clair. Maintenant, s'il y a des mots plus clairs, on va les attendre. «Faciliter la collaboration [ou] la cohésion» m'apparaissent aussi des mots très clairs. «Assurer une planification adéquate et optimale», à mon avis, sont des mots très clairs. «Une vision cohérente [...] à long terme», ça aussi, je trouve ça intéressant. Maintenant, s'il y a des mots plus précis pour la députée de Vachon, moi, je n'ai pas de problème à les regarder.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée, est-ce que votre amendement est prêt?

• (12 h 50) •

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, amendement : L'article 2 du projet de loi est modifié par l'ajout d'un cinquième paragraphe suivant :

«5° augmenter l'offre des services de transport collectif.»

Et pourquoi nous pensons que c'est pertinent de l'ajouter? «Une vision cohérente», ça n'implique pas une augmentation de l'offre. «Une planification adéquate» n'implique pas nécessairement une augmentation de l'offre. «Favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers», ce n'est pas si clair que ça implique une augmentation de l'offre. Donc, je pense que, dans un cas... Et actuellement je pense que, clairement, ce qu'on a de besoin dans les transports collectifs, c'est une augmentation de l'offre des transports collectifs dans l'ensemble de la région métropolitaine et que ça devrait faire partie des grands objectifs du projet de loi n° 76.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, nous discutons de l'amendement. M. le ministre.

**M. Poëti :** Bien, écoutez, je ne l'ai pas, l'amendement.

**M. Lemay :** Attends un peu...

**Le Président (M. Reid) :** Pardon?

**M. Lemay :** L'amendement, c'est qu'il est... Est-ce que vous l'acceptez, l'amendement?

**Le Président (M. Reid) :** L'amendement est recevable.

**M. Lemay :** Vous l'avez déjà jugé recevable?

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

**M. Lemay :** O.K. Bien, on va attendre d'avoir la réception.

**Le Président (M. Reid) :** Maintenant, les photocopies sont en train d'être faites. On peut prendre quelques instants, si vous voulez.

Donc, je suspends pendant quelques instants, le temps que les photocopies soient distribuées.

*(Suspension de la séance à 12 h 51)*

*(Reprise à 12 h 52)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre! Nous reprenons nos travaux. Alors, nous discutons de l'amendement déposé par la députée de Vachon sur l'article 2. La parole est au ministre.

**M. Poëti :** Alors, peut-être en réponse à la députée de Vachon, l'article 6.1° définit «établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite...»

Je le répète, «établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers». Le terme «augmenter», pour moi, ne m'apparaît pas approprié. «Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers», ce m'apparaît être la bonne phrase. Mais elle arrive juste à l'article 6. Mais, si la députée veut en prendre connaissance, peut-être qu'elle sera satisfaite de ce terme-là.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Bonjour. M. le Président, donc, oui, quand on sera rendus à l'article 6, on validera qu'à l'intérieur de l'article 6, je vous dirais, l'ensemble des responsabilités de l'autorité... on s'assurera que l'ensemble de ses responsabilités soient bien définies.

Toutefois, nous ne sommes pas à l'article 6, nous sommes à l'article 2. Et, par mes premières questions, on nous a expliqué que l'article 2 nous sert d'article introductif et nous sert à l'interprétation. Donc, c'est pour ça que nous souhaitons l'ajouter dans l'article 2, étant donné que c'est à cet article-ci qu'on fait l'introduction de l'ensemble de la vision du transport collectif.

Et je pense que c'est assez reconnu partout qu'on a de besoin d'une meilleure offre de transport collectif. Ce n'est pas pour rien qu'il y a des propositions de prolonger le métro, que ce soit sur la ligne bleue, que ce soit sur la ligne jaune ou la ligne orange, qu'il y a des propositions de faire un SLR, qu'il y a des propositions d'ajouter des stationnements incitatifs, qu'il y a des propositions de prolonger le train de banlieue. Ce sont tous des projets pour augmenter l'offre... ou de nouvelles lignes d'autobus. Donc, ce sont des projets qui visent à augmenter l'offre. Et c'est vraiment la problématique actuelle que l'on vit, c'est que le transport collectif n'est pas suffisant, dans la région métropolitaine, pour répondre aux besoins.

Donc, je pense que ce serait vraiment important qu'on puisse indiquer l'intention, à ce stade-ci, à l'article 2, qu'il y a une réelle intention d'augmenter l'offre et non pas juste d'essayer de mieux gérer ce qui est déjà présent. Il faut aussi qu'on augmente l'offre. Oui, on veut bien mieux gérer ce qui est déjà présent, mais on croit que ça ne va pas assez loin, qu'il faut également augmenter l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine, et c'est essentiel, même pour le développement économique de Montréal.

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

**M. Poëti :** On va proposer un amendement au point 1° de l'article 2.

**Le Président (M. Reid) :** Un sous-amendement.

**M. Poëti :** Un sous-amendement au point 1° de l'article 2 pour satisfaire les inquiétudes de la députée de Vachon qui... quand même, je voudrais le faire en début d'article par article, lui assurer que l'intention gouvernementale, c'est vraiment d'améliorer l'offre de services. C'est sûr, il n'y a pas d'autre objectif, ce n'est sûrement pas de diminuer. Parce que faire pire que ce qu'on a actuellement, là, honnêtement, serait difficile. Parce que, moi, je vous dis, c'est où on va quand on lit l'ensemble du projet de loi. L'objectif, il est commun. C'est ce que vous voulez, on a exactement la

même antenne. Le terme, pour moi, cependant, ne m'apparaît pas approprié. On va modifier, on va vous offrir une modification à la...

**Le Président (M. Reid) :** À l'amendement.

**M. Poëti :** Pas à l'amendement, on va en déposer un, là, ils sont après le rédiger.

**Le Président (M. Reid) :** Non, mais là on est en train de discuter l'amendement, on ne peut pas faire un autre amendement en même temps. C'est un sous-amendement, ou bien non on adopte, ou...

**Mme Ouellet :** Moi, je suggère de suspendre, je n'ai pas de problème, on pourra...

**M. Poëti :** On peut voter...

**Mme Ouellet :** ...on pourra regarder...

**M. Poëti :** On peut voter puis après on va en déposer un.

**Mme Ouellet :** Oui, mais, avant de voter, moi, je souhaiterais que vous puissiez nous déposer votre amendement, et, si votre amendement est dans ce sens-là et vous dites que vous êtes d'accord, donc il ne devrait pas y avoir de problème...

**Le Président (M. Reid) :** O.K. Habituellement, on suspend pour... Parce que c'est deux amendements. Peut-être qu'on pourrait en arriver ensemble, en discutant, avec un amendement.

**Mme Ouellet :** Bien, c'est ça.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, est-ce que j'ai le consentement pour suspendre quelques instants là-dessus? Oui.

Alors, suspendons quelques instants les travaux, le temps de vérifier si les deux amendements peuvent en faire un.

*(Suspension de la séance à 12 h 56)*

*(Reprise à 12 h 57)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, étant donné l'heure, nous allons suspendre jusqu'à 15 heures, cet après-midi. Merci.

*(Suspension de la séance à 12 h 58)*

*(Reprise à 15 h 7)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, je sais qu'il y a eu des discussions. Alors, je voudrais donner la parole, dans un premier temps, à Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. Donc, pendant la pause midi, on a reçu, là, l'amendement proposé par le ministre. Donc, ce n'est pas tout à fait le même vocabulaire, mais on va accepter cette modification-là. Donc, on va procéder, à ce moment-là, au retrait de notre amendement.

**Le Président (M. Reid) :** ...au retrait de votre amendement. Alors, je vais demander à M. le ministre de présenter son amendement, et nous passons à la discussion sur l'amendement.

**M. Poëti :** Parfait, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oh! ça prend le consentement, pardon, pour retirer, de tous les membres.

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, d'accord. C'est beau, merci. M. le ministre.

**M. Poëti :** Alors, merci, M. le Président. Donc, l'amendement déposé :  
Ajouter au paragraphe 1° de l'article proposé, à la fin, «, de leur amélioration et de leur développement».

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce qu'on l'a par écrit, pour pouvoir le distribuer aux membres?

**M. Poëti** : Oui.

**Le Président (M. Reid)** : Alors, est-ce que vous souhaitez qu'on suspende, pour le temps de la photocopie? Oui?

**Des voix** : ...

**Le Président (M. Reid)** : Alors, je suspends pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 8)*

*(Reprise à 15 h 11)*

**Le Président (M. Reid)** : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre a présenté son amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Reid)** : Nous revenons maintenant à l'étude de l'article 2 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 2? M. le député de Masson.

**M. Lemay** : Oui. Merci, M. le Président. À mon tour, j'aimerais apporter un amendement à l'article 2. En fait, je vais vous lire l'amendement. Donc, ça serait...

**M. Poëti** : Est-ce qu'on pourrait l'avoir?

**M. Lemay** : Ah bien, avant de savoir s'il est recevable?

**M. Poëti** : Si vous voulez déposer un amendement, oui.

**Le Président (M. Reid)** : Oui, bien, on va suspendre quelques instants, puis vous lirez l'amendement, quand on aura des photocopies pour tout le monde.

**M. Lemay** : Parfait.

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce qu'on peut l'avoir, pour juste être sûrs qu'il n'y a pas de problème?

*(Suspension de la séance à 15 h 12)*

*(Reprise à 15 h 15)*

**Le Président (M. Reid)** : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de Masson, je vais vous demander de lire votre amendement et de le présenter.

**M. Lemay** : Merci, M. le Président. Donc, l'amendement serait de modifier le deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 2 du projet de loi en ajoutant, après les mots «en cette matière», les mots «en respect des principes de développement durable.».

Donc, le deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 2 du projet de loi, tel qu'amendé, se lirait ainsi :  
«2° assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière, en respect des principes de développement durable, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport.»

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce que vous voulez ajouter quelque chose?

**M. Lemay** : Oui, M. le Président. Bien, c'est en cohérence avec les priorités gouvernementales, là, les 16 principes de développement durable aussi, en même temps, qu'on a, tout le monde, présentement, à la COP21 de Paris, la réduction des gaz à effet de serre, mais on a aussi le principe de développement durable qu'on doit maintenir dans toutes nos nouvelles décisions. Donc, c'est juste de l'inscrire ici, puisque c'est un article de début du projet de loi qui met, en termes, les mesures prévues par la présente loi pour la région métropolitaine de Montréal. Dans le fond, on veut donner les grandes orientations. Donc, c'est juste de spécifier qu'on va tenir compte des principes de développement durable dans nos grandes orientations.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Masson. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? Est-ce que... Pardon?

**M. Poëti :** Oui, il va y en avoir.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! O.K. Excusez.

**M. Poëti :** Parce que ça m'apparaît large, quand vous dites... Les 17 principes, comment vous les définissez directement dans le transport?

**M. Lemay :** En fait, c'est une obligation de respecter les principes de développement durable. Donc, seulement de le mentionner fait en sorte qu'on s'inscrit dans ce principe. Et c'est une cohérence, simplement. Parce que, dans nos grandes orientations qui sont ici, ce n'était pas mentionné. Donc, juste que les gens qui vont devoir utiliser ça comme... Ça, c'est de la planification stratégique globale long terme, une vision qu'on se donne. Bien, c'est simplement de le mentionner, mais, s'il vous plaît, tenez toujours en compte, tu sais, que vous devez respecter les principes de développement durable dans la prise de décision cohérente à long terme.

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

**M. Poëti :** On a besoin d'une petite pause, là.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que vous souhaitez avoir quelques minutes ou...

**M. Poëti :** Oui.

(Consultation)

**M. Poëti :** Il y aurait peut-être juste un...

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

**M. Poëti :** Peut-être, on voudrait juste vous proposer, dans le vocabulaire, une petite modification.

**Le Président (M. Reid) :** O.K. On va suspendre les travaux pour quelques instants, pour pouvoir permettre informellement de discuter.

Alors, les travaux sont suspendus pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 18)*

*(Reprise à 15 h 25)*

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

**M. Lemay :** Alors, M. le Président, mon amendement que j'ai déposé, j'aimerais le retirer parce que je vais en déposer...

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission? Oui?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Consentement. Allez-y.

**M. Lemay :** Alors, M. le Président, j'aimerais déposer un nouvel amendement.

Alors : Modifier le deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 2 du projet de loi en ajoutant, après les mots «en cette matière», les mots «notamment en tenant compte des principes de développement durable.».

Donc, le deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 2 du projet de loi, tel qu'amendé, se lirait ainsi :  
«2° assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière, notamment en tenant compte des principes de développement durable, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport.»

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

**M. Lemay :** Non, ça va.

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

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, maintenant, nous revenons à l'étude de l'article 2. L'article 2 a eu deux amendements. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet article 2 amendé? Est-ce que l'article... Oui, pardon. Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Donc, un autre amendement, parce qu'effectivement le... Donc, suite au dépôt de l'amendement du député de Masson, effectivement, je pense que, lorsqu'on parle de transport collectif, et puisqu'on est dans la semaine des négociations pour la COP21 à Paris, je pense que... et les transports collectifs sont un des éléments extrêmement importants pour la diminution des gaz à effet de serre, je vous propose un autre amendement : Ajouter un 5°. Donc : «5° prioriser la diminution de l'empreinte carbone.»

(Consultation)

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

*(Suspension de la séance à 15 h 27)*

*(Reprise à 15 h 28)*

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

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Oui, on a repris les travaux, mais, si vous voulez, on peut... Écoutez, on va resuspendre les travaux quelques instants encore.

*(Suspension de la séance à 15 h 29)*

*(Reprise à 15 h 30)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, il y a eu, dans la discussion, une légère modification. Est-ce que vous voulez, Mme la députée de Vachon, présenter et relire votre amendement?

**Mme Ouellet :** Oui. Effectivement, à la demande du ministre, on est prêts à changer «prioriser» pour «favoriser la diminution de l'empreinte carbone».

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

**M. Surprenant :** Oui. M. le Président, j'aimerais que ma collègue m'explique la raison de l'ajout de ce cinquième alinéa là, en tenant compte de l'amendement proposé et accepté par tous, ici, au niveau du deuxième paragraphe, qui fait état, là, en tenant compte des principes, là, de développement durable.

Parce qu'en fait le principe... On parle de 16 principes. Dans les principes, bien, il y en a un, le lettré «n», on parle de production et de consommation responsables. À mon avis, ça le dit en soi qu'il y aura une approche écoefficiente. Et puis donc, réduction, on parle... et le contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci, le principe du pollueur-payeur.

Donc, à mon avis, déjà dans les 16 principes, c'est déjà inclus, là, ce cinquième alinéa que ma collègue souhaite ajouter. Alors, moi, je serais plus en faveur d'avoir un projet de loi qui soit le plus succinct possible et je pense que ce cinquième alinéa ne fait qu'alourdir le texte de loi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Groulx. D'autres interventions sur l'amendement? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. En fait, j'ai pris le temps de valider les 16 principes du développement durable, et, dans les 16 principes, il n'y en a aucun qui fait directement référence à la diminution des GES. Et je peux comprendre qu'indirectement on peut faire de l'interprétation large, mais là on laisse beaucoup de place à l'interprétation. Et, avec les objectifs et les négociations qui ont cours actuellement pour une entente post-Kyoto, je pense qu'il est quand même important qu'on parle de l'empreinte carbone et que l'empreinte carbone... en mettant «favoriser la diminution de l'empreinte carbone», ça donne aussi l'indicateur qu'il faudra la calculer, cette empreinte carbone là lorsqu'on prendra des décisions pour voir quel projet a la meilleure diminution sur les empreintes carbone.

Et, si je regarde les 16 principes, on a : santé et qualité de vie, équité et solidarité sociales, protection de l'environnement — mais ça ne fait aucunement référence, là, à l'empreinte carbone — l'efficacité économique — ce n'est pas nécessairement lié — participation à l'engagement, accès au savoir, subsidiarité, partenariat et coopération gouvernementale, prévention, précaution, protection du patrimoine culturel — il aurait fallu garder des vieux tramways, mais en tout cas — préservation de la biodiversité, respect de la capacité de support des écosystèmes, production et consommation responsables, pollueur-payeur, internalisation des coûts. Donc, aucun de ces principes-là n'est en lien direct avec l'empreinte carbone.

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

**M. Surprenant :** Oui. Je vais aller plus loin, dans la lecture de ma collègue, lorsqu'elle a cité la préservation de la biodiversité, lui expliquer en détail ce qui est écrit ici : «la diversité biologique rend des services inestimables[, elle] doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens.» Donc, en quelque part, on parle de faire attention à la nature, finalement, et donc... Alors, voilà.

Écoute, je n'en ferai pas une bataille, là, mais je pense que c'est déjà sous-entendu dans l'alinéa 2°. On n'est pas contre l'idée de réduire l'empreinte carbone, puis j'essayais juste d'ouvrir la discussion au niveau de la réduction, finalement, non seulement de l'empreinte de carbone, mais de la lourdeur du projet de loi, et donc, peut-être, moins de papiers, finalement, à la fin, à écrire. Mais, si les gens sont d'avis que ça doit être là, bien, on va se rallier.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, je suis contente de voir que le député de...

**Le Président (M. Reid) :** Groulx.

**Mme Ouellet :** ...Groulx est prêt à se rallier. Je comprends que, dans la biodiversité... Mais la biodiversité, souvent, quand c'est regardé ici, c'est plus local, là, souvent, quand on fait des passages pour les grenouilles ou différentes biodiversités. Mais, dans ce cas-là, c'est vraiment l'empreinte carbone, qui est un dossier qui est mondial. Donc, ce n'est pas nécessairement local. L'impact, il est sur les changements climatiques. Et je pense que, vraiment, avec les objectifs qu'un grand nombre d'États est en train de se donner à Paris, il faut vraiment prioriser puis évaluer l'empreinte carbone de l'ensemble des projets qui vont être réalisés dans le futur au Québec pour être capables d'atteindre les objectifs qu'on est en train de se donner.

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

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, revenons à l'étude de l'article 2 avec ses trois amendements. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet article tel qu'amendé? Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, nous passons à l'article 3. L'article 3, en fait, nous le traiterons dans sa totalité, c'est-à-dire que, l'article lui-même, nous y reviendrons quand nous aurons passé les 127... les 122, pardon, articles du projet de loi qu'il contient, cet article 3. Donc, en quelque sorte, il est suspendu, si vous voulez, et nous allons passer à l'étude de l'article 1 de ce projet de loi.

Alors là, à partir de maintenant, pour un bon bout de temps, quand on dit : Article 1, article 2, article 3, il s'agit de l'article 1, 2 ou 3 du projet de loi du transport métropolitain... l'autorité de... l'ATM.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** ARTM. M. le ministre, est-ce que vous passez à l'étude de l'article n° 1 de ce projet de loi?

**M. Poëti :** Bien sûr, M. le Président. Alors, au chapitre I :

«1. Est instituée l'"Autorité régionale de transport métropolitain". L'autorité est une personne morale de droit public. «L'autorité peut choisir, pour se désigner, d'utiliser un autre nom ou un acronyme en transmettant au registraire des entreprises copie de la résolution à cet effet.»

Aux commentaires : Alors donc, l'alinéa un de l'article 1 de la loi édictée par l'article 3 du projet de loi a pour objet d'instituer législativement l'Autorité régionale de transport métropolitain, une personne morale de droit public.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit la possibilité, pour ce nouvel organisme, de faire affaire sous un autre nom ou de se doter d'un acronyme.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 1? Cet article 1 est-il... Oui, pardon, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui! Donc, juste essayer de comprendre. Parce que, là, on abolit l'AMT et on crée deux nouvelles structures, l'autorité et le réseau. Dans le cas de l'autorité, est-ce que l'autorité possède des équipements ou si tous les équipements sont au réseau?

**M. Poëti :** En fait, c'est l'article 33 qui le définit.

**Une voix :** ...

**M. Poëti :** 38, pardon, et suivants. Est-ce que vous voulez que je vous en fasse la lecture?

**Une voix :** ...

**M. Poëti :** Je vais laisser vous donner des détails, si vous voulez, de 38 à 43.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président. Oui, l'autorité possédera des équipements, soit à titre de propriétaire ou de gestionnaire, en vertu des articles 38 et suivants de la Loi sur l'Autorité. C'est des équipements ou des infrastructures tels que des stationnements, abribus...

**Mme Ouellet :** À qui ils appartiennent, ces équipements-là actuellement?

**Mme Bacon (Nathalie) :** À l'AMT.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, ces équipements-là n'iront pas au réseau, ils vont aller à l'autorité. Parce que ce que j'essaie de comprendre... Vous allez voir où je m'en viens après, mais moi, je pensais que l'ensemble des équipements de l'AMT étaient transférés au réseau.

**M. Poëti :** Peut-être, Martin, si tu veux expliquer?

**M. Breault (Martin) :** Oui.

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

**M. Breault (Martin) :** En fait, l'AMT dispose essentiellement de deux grands types d'équipements : tout ce qui est relatif aux trains de banlieue et les équipements métropolitains, donc, comme ma collègue l'a cité, terminus, stationnements incitatifs...

**Mme Ouellet :** À côté des gares de train?

**M. Breault (Martin) :** Exactement. Donc, ces équipements-là métropolitains, puis c'est déjà prévu dans le projet de loi, seront sous la responsabilité de l'autorité, alors que, pour les trains de banlieue, ce sera sous la responsabilité du Réseau de transport métropolitain.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, l'abri de train, parce qu'on a dit «abribus», mais c'est l'abri de train, le stationnement qui est lié à l'arrêt, ça, ça appartient à l'autorité, mais les trains vont appartenir au réseau.

**M. Breault (Martin) :** Exactement.

**Mme Ouellet :** O.K. Pourquoi vous avez fait cette distinction-là?

• (15 h 40) •

**M. Breault (Martin) :** Bien, je pense qu'on expliquera quand on sera rendus à l'équipement métropolitain, mais les équipements métropolitains sont définis : des équipements qui peuvent être utilisés par deux organismes de transport, transport public, là.

**Mme Ouellet :** C'est-à-dire?

**M. Breault (Martin) :** Donc, qui peuvent être utilisés par la Société de transport de Montréal, par le Réseau de transport de Longueuil, donc ils sont à la disposition de deux autorités. C'est pour ça qu'on les qualifie d'équipements métropolitains. Puis le projet de loi l'explique, là. On est à l'article 38.

**Mme Ouellet :** 39. Mais ça dit généralement, mais ça ne dit pas dans le détail, là. Ça ne dit pas...

**M. Breault (Martin) :** Je vous réfère peut-être... M. le Président, je réfère, donc, la députée de Vachon à l'article 41 : «Pour l'application de la présente section, peut notamment être désigné comme ayant un caractère métropolitain un équipement ou une infrastructure qui profite aux usagers de plus d'un organisme public de transport en commun[...] — on définit ces organismes-là un petit peu plus tôt dans le projet de loi — notamment un terminus, un abribus ou un stationnement incitatif.»

Donc, l'AMT a déjà ce type d'équipement là. Ces équipements-là sont désignés par décret du gouvernement, donc il y en a eu depuis un certain nombre d'années.

**M. Poëti :** Je voudrais juste, peut-être, souligner à la députée de Vachon qu'on va traiter de cela un peu plus loin. Ici, l'article est strictement pour le nom, mais je comprends... légitimes, vos questions. C'est juste qu'ici cet article de loi là, pour revenir à l'article de loi, ne parle que du nom. Alors, si vous avez une objection au nom, moi, je suis vraiment prêt à tout entendre ça, là, mais, pour le détail des équipements, ça fait partie de d'autres articles. C'est juste ça. Peut-être, vous ne l'aviez pas perçu, mais on est juste au nom, là. On n'est pas à autre chose qu'au nom, ça a une ligne et demie.

**Mme Ouellet :** Je suis aussi juste au nom, mais j'avais besoin de ces informations-là pour savoir si effectivement ça avait un impact.

Est-ce que vous avez évalué... C'est pour ça que je pensais que c'était dans le réseau. Mais vous allez comprendre ma question. En changeant le nom, l'Agence métropolitaine de transport, en Autorité régionale des transports métropolitains, donc, l'ensemble des abribus sont identifiés, comme l'ensemble des trains sont identifiés, donc avez-vous évalué le coût de faire les changements de nom?

**M. Poëti :** Bien, ça, le comité de transition... ça va faire partie du travail du comité de transition. C'est plus loin dans le projet de loi. Mais c'est sûr, ça va aller dans le projet de transition. Je n'ai pas d'inquiétude à ça, moi. C'est le nom... On ne va pas appeler la nouvelle entité l'Autorité-l'AMT, on ne fera pas ça. Ce n'est pas possible. Parce qu'on ne peut pas garder l'AMT dans son nom, tel qu'il est, parce que la vocation change de la planification et, évidemment, de l'exploitation.

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

**Mme Ouellet :** Oui, mais ma question est à savoir : Est-ce qu'il y a eu une évaluation du coût pour les changements de nom? Parce que, là, il y aura des équipements qui devront être identifiés du côté du réseau et des équipements qui devront être identifiés du côté de l'autorité. Donc, est-ce qu'il y a eu une évaluation qui a été faite du coût de changement de nom, changement de visuel, là, parce que c'est un visuel qui est mis sur les abribus, puis tout ça?

**M. Poëti :** C'est négligeable, et, non, ça va faire partie du travail...

**Mme Ouellet :** Donc, est-ce que j'entends bien qu'il n'y a aucune évaluation qui a été faite pour évaluer les coûts de transition, de la part du ministère des Transports?

**M. Poëti :** Sur les collants sur les trains, là, non.

**Mme Ouellet :** Ce n'est pas juste les collants sur les trains, c'est l'ensemble de l'affichage visuel.

**M. Poëti :** Bien, c'est certain que le comité de transition a les budgets appropriés pour modifier les noms. C'est exact, c'est là. Exactement le coût pour changer le nom de l'AMT sur les trains? Non, je ne l'ai pas actuellement, et je ne pense pas que ça ait un impact sur le projet de loi.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, je comprends qu'il n'y a pas eu aucune évaluation... Parce que, quand on dit «changement de nom», là, vous comprenez que ce n'est pas juste changer le collant. Il y a de ça, mais c'est changer l'ensemble du visuel sur l'ensemble des équipements. Vous les connaissez probablement mieux que moi, l'ensemble de la liste des équipements appartenant à l'AMT ou appartenant aussi à d'autres, là, parce que... Je ne sais pas, si, dans 38, 39, 40, 41, il y a d'autres équipements que ceux de l'AMT qui sont versés à l'autorité. Y a-tu des équipements qui appartiennent aux CIT qui sont aussi versés à l'autorité?

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

**M. Poëti :** Bien, écoutez, il y a... Je peux comprendre, là, que peut-être la députée de Vachon voudrait avoir toutes les réponses de l'ensemble du projet de loi, mais, je suis d'accord avec elle, c'est un projet de loi qui est quand même assez volumineux. C'est juste, je dirais, de pouvoir répondre à vos questions à la bonne place.

Si on était à la section du comité de transition, vous verriez le montant d'argent des gens qui sont là pour gérer l'ensemble de la transition, qui pourraient dire de changer le nom. Mais il n'y a rien qui va obliger d'enlever le nom AMT sur le train non plus. Le comité de transition — et je fais des hypothèses — pourrait décider que... jusqu'au changement du véhicule, de ne pas l'enlever et donner exactement le même service.

Alors, pour nous, ce n'est pas une question d'image, ce n'est pas une question de redorer le blason d'un organisme dans un sens ou dans l'autre, c'est d'utiliser — et vous l'avez suggéré tantôt — de la meilleure façon possible l'argent des contribuables pour augmenter le service. Le fait d'avoir le nom sur le train... Puis c'est possible que, jusqu'à la fin, ça reste, ça sera la décision du comité de transition. Il pourrait ne pas changer le collant d'AMT aux endroits où il est actuellement — et ça pourrait très bien fonctionner — jusqu'au changement de la locomotive, jusqu'au changement de l'abribus, jusqu'au changement, évidemment, nécessaire, lorsque ce sera... Ça m'apparaît vraiment négligeable.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que j'ai une autre intervention, Mme la députée de Vachon?

**Mme Ouellet :** Oui, juste pour conclure sur ce volet-là. Donc, il n'y a pas eu d'évaluation... vous n'avez pas une évaluation de...

**M. Poëti :** ...écoutez, moi, vous pouvez me le demander sept fois, là...

**Mme Ouellet :** Mais c'est non.

**M. Poëti :** ...je vais répondre sept fois la même chose, c'est...

**Mme Ouellet :** Parfait.

**M. Poëti :** Non, non! Non, non, laissez-moi terminer, là. C'est le comité de transition qui va prendre cette décision-là et c'est le comité de transition qui pourrait décider de ne pas les changer ou de les changer, à quel coût ou sans coût, avec du gros papier, du petit papier, fluorescent, pas fluorescent, à un coût très faible ou très dispendieux, lumineux, pas lumineux. Ça, c'est le comité de transition qui va le décider. C'est un peu difficile de vous donner l'évaluation quand la décision de la façon dont ceci va se prendre n'est pas prise. Et, à ce stade-ci, ça m'apparaît vraiment négligeable d'avoir cette inquiétude-là. Honnêtement, vous me surprenez.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a encore des interventions?

**Mme Ouellet :** Oui. Sur le deuxième paragraphe de l'article 1, de l'article 1 de l'article 3, quand on dit : «L'autorité peut choisir, pour se désigner, d'utiliser un autre nom...» Un acronyme, on comprend, mais un autre nom? Quelle était l'intention que l'ARTM utilise un autre nom?

**M. Poëti :** Bien, parce qu'à l'intérieur du projet de loi, à travers le temps... C'est pour des raisons qu'ils jugeraient nécessaires de pouvoir changer de nom, on le prévoit dans le projet de loi, c'est tout.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 1? L'article 1 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, M. le ministre, nous en sommes à l'article 2.

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

«L'autorité n'engage qu'elle-même lorsqu'elle agit en son nom.»

Aux commentaires : L'article 2 de cette loi précise que l'autorité possède son propre patrimoine et que les biens le composant sont susceptibles d'exécution. Cette disposition est semblable à celle que l'on retrouve dans la loi constitutive d'autres organismes publics.

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

**Mme Ouellet :** Oui. J'aimerais qu'on m'explique «les biens de l'autorité font partie du domaine municipal». Je comprends que, dans l'agence, c'était : «Ses biens font partie du domaine de l'État», c'était le gouvernement du Québec, mais, dans ce cas-ci, «font partie du domaine municipal», comme il y a plusieurs municipalités touchées, comment ça, ça s'applique?

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

**M. Poëti :** Je vais laisser Mme Bacon répondre. C'est la CMM.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. Alors, domaine municipal, c'est le domaine public également. Alors, tout comme le domaine de l'État est le domaine public, le domaine municipal est un fractionnement du domaine public, tout comme le domaine de l'État.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il une autre intervention?

**Mme Ouellet :** Juste pour bien saisir, quand on dit : «Font partie du domaine municipal», en quelque part, il doit y avoir une entité légale, là, qui se trouve à être responsable de ces biens-là. L'AMT, c'était le gouvernement du Québec. Quand on dit «l'État», il y avait un seul, tandis que... Du côté des municipalités, est-ce que ça va se retrouver à être la ville de Montréal? Est-ce que ça va être... Comment les biens de l'autorité... Quand on dit : «Font partie du domaine municipal», il doit y avoir, donc, une entité qui est imputable? Parce que les biens ne sont pas les biens de l'autorité, ils sont les biens du domaine municipal. Donc, étant donné qu'il y a plusieurs municipalités de touchées, comment vous faites pour dire à quelle municipalité ça va se raccrocher?

• (15 h 50) •

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, alors, lorsqu'on dit que c'est domaine public, il y a nécessairement un organisme public qui est rattaché, qui est responsable. Alors, comme disait le ministre tout à l'heure, c'est en lisant le projet de loi qu'on va voir la responsabilité municipale. Notamment, vous avez un article qui prévoit que les municipalités sont garantes des obligations de l'autorité. Alors, dans ce cas-ci, les municipalités qui seront responsables seront les responsabilités concernées par les obligations de l'autorité, donc une pluralité de municipalités.

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

**Mme Ouellet :** Oui. C'est ce que je pensais, donc une pluralité de municipalités. Mais comment vous faites pour... Parce que, si c'est là, là, c'est que ça a vraiment un poids légal. Comment vous faites pour imputer à une municipalité quelle part de... Je sais que ça va être aussi plus loin, là, mais c'est parce que, dans le point 2, on mentionne «font partie du domaine municipal», donc comment vous faites pour diviser l'appartenance des biens de l'autorité, à quelles municipalités? Donc, l'engagement va se répercuter comment sur les municipalités? Est-ce qu'elles seront responsables d'un pourcentage ou elles seront solidairement responsables? Vous savez, c'est comme dans un conseil d'administration, là.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Alors, légalement, elles sont solidairement responsables. L'ensemble des municipalités doivent répondre, cautionnent les obligations de l'autorité. Alors, si ce n'est pas l'une, c'est l'autre.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, ça ne sera pas une responsabilité qui va être attribuée par pourcentage, ça va être une responsabilité qui est solidaire pour l'ensemble des municipalités.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, effectivement, il devra y avoir un prorata fait entre elles. Comment il va se faire? Je n'en ai aucune idée, mais, au niveau de la disposition législative, l'obligation juridique en est une de cautionnement général de l'ensemble des obligations de l'autorité, les municipalités sur le territoire de l'autorité deviennent responsables.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Et, si je pose autant de questions, c'est parce qu'en commission parlementaire on a eu des représentations, justement, quant aux garanties qui doivent être prises par les municipalités avec le transfert des équipements, et plusieurs, je dirais, municipalités questionnaient ce volet-là, pour ne pas dire plus. Donc, est-ce que je comprends qu'à l'article 2, en l'inscrivant comme ça, on établit qu'effectivement elles sont responsables de la garantie et...

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, effectivement, ce n'est pas à l'article 2 que la responsabilité est prévue, c'est vraiment plus loin, dans le projet de loi, où il est question que les municipalités sont garantes des obligations de l'autorité. Ici, à l'article 2, c'est vraiment uniquement un article juridique de constitution de patrimoine. Alors, vous avez le domaine public fractionné en domaine de l'État, domaine municipal et vous avez, par opposition, le domaine privé. Alors, si on n'écrivait pas «domaine municipal» ou «domaine public», il faudrait écrire «dans le domaine privé», alors donc une privatisation du patrimoine de l'autorité, ce qui n'est pas le cas.

Alors, c'est simplement l'énonciation du principe d'un patrimoine propre, public. Pour ce qui est de la responsabilité et le transfert des engagements, c'est des articles beaucoup, beaucoup plus loin à la Loi sur l'autorité. Ça n'a aucun impact sur ces articles-là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que vous avez une intervention?

**Mme Ouellet :** Oui. Toujours dans une meilleure compréhension... Puis on est tout à fait d'accord, là : on n'est pas pour la privatisation de ces infrastructures-là, sauf que... Donc, il y a un choix qui a été fait, qui est différent de ce qu'il était à l'AMT, où, à ce moment-là, les biens étaient du domaine de l'État, donc toujours publics, mais, à ce moment-là, cautionnés et garantis par le gouvernement du Québec plutôt d'être cautionnés et garantis par les municipalités. Donc, c'est sûr qu'en inscrivant, à l'article 2 : «Les biens de l'autorité font partie du domaine municipal», on fait un transfert du domaine de l'État gouvernemental du Québec aux municipalités.

Et c'est un peu le questionnement qu'avaient plusieurs municipalités, à dire : Est-ce qu'effectivement c'est à nous à garantir ces infrastructures-là, dont les décisions et dont le développement ont été assumés par l'AMT? Et donc, à ce moment-là, selon la Loi sur l'AMT, là, si je regarde l'article 2 de la Loi sur l'AMT : «L'agence est mandataire de l'État. Ses biens font partie du domaine de l'État...» Donc, dans ce cas-là, c'était l'État qui était en référence plutôt que le domaine municipal. Donc, est-ce que cet article-là est directement en lien avec les préoccupations des municipalités quant à la responsabilité des biens qui sont transférés de l'AMT, à ce moment-là, à l'autorité?

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

**M. Poëti :** Il est tout à fait directement relié à la demande de la CMM de reprendre sur le volet municipal leur responsabilité, leur imputabilité et leur capacité de décider. C'est à la demande de la CMM qu'on fait ceci. C'est à la demande de la CMM, dans le partenariat provincial-municipal, de gestion d'élus municipaux — ce que vous défendez vous-même. Alors, c'est à leur demande qu'on fait ça.

Donc, oui, on redonne une responsabilité à la CMM, et la CMM est constituée, vous le savez, des municipalités qui en font partie, c'est à leur demande. Je n'ai pas entendu d'inquiétude dans ce sens-là. Mais moi, je vous rassure, c'est à la demande de la CMM.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste pour me...

**M. Poëti :** Ce n'est plus une société d'État...

**Mme Ouellet :** Non, non. Je comprends que l'autorité n'est plus une société d'État, sauf qu'on veut garder les infrastructures publiques. Et là vous me dites que c'est à la demande de la CMM que les infrastructures soient du domaine municipal. Parce qu'il y a la question des décisions sur ce qui sera fait, mais aussi il y a la question de la propriété des infrastructures, et vient avec la propriété des infrastructures la garantie. Je pense que la garantie découle directement...

**M. Poëti :** ...

**Mme Ouellet :** Oui.

**M. Poëti :** Oui, mais c'est...

**Mme Ouellet :** Oui, la garantie est plus loin, mais... C'est parce qu'on émet tout de suite à l'article 2 le principe que ce soit du domaine municipal, et j'ai l'impression qu'une fois qu'on écrit ça découle automatiquement la garantie. À moins que vous me dites que ça peut être du domaine municipal mais que la garantie relève des... Même si c'est du domaine municipal, il pourrait faire... il pourrait y avoir des amendements pour que les garanties ne soient pas du domaine municipal. Moi, j'avais l'impression que les deux étaient liés et donc que c'est comme si on posait un premier jalon, à l'article 2, qui serait automatique, ensuite, pour la question de la garantie. Si, les deux, vous me dites qu'ils ne sont pas aucunement liés, c'est une chose, mais ce n'est pas ma compréhension.

**M. Poëti :** C'est ça. Non, mais les deux ne sont pas liés.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, ça peut être du domaine municipal...

**M. Poëti :** Les deux ne sont pas liés.

**Mme Ouellet :** ...sans qu'il y ait des garanties.

**M. Poëti :** Les deux ne sont pas liés.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que ça va?

**M. Poëti :** Juste pour être certain, parce que vous m'avez dit : Je veux savoir si les deux ne sont pas liés; s'ils ne sont pas liés, je vais être correcte : Les deux ne sont pas liés.

**Mme Ouellet :** O.K.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres... Oui, allez-y.

**Mme Ouellet :** Donc, je comprends bien que ça peut être du domaine municipal, puis on pourra discuter de la question de la garantie, puis c'est indépendant du fait qu'on mette ça, «domaine municipal». O.K. Parfait.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 2? L'article n° 2 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article n° 3.

**M. Poëti :** Alors, le texte du projet de loi : «3. 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.»

Aux commentaires : Cette disposition fixe le territoire sur lequel l'autorité accomplira sa mission. Ce territoire est identique à celui prévu pour l'actuelle Agence métropolitaine de transport.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur l'article n° 3? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Je voudrais savoir ce que pense le ministre de la demande de la ville de Saint-Jérôme, qui demandait à ne pas être incluse ni dans l'autorité ni dans le réseau mais de pouvoir participer par des ententes, étant donné... Elle nous faisait valoir que la majorité de ses déplacements n'étaient pas vers Montréal mais plutôt vers le nord, et que, dans ce sens-là, elle souhaitait garder son autonomie par rapport, là, à la... et que, sur les CIT, ça n'avait pas trop d'impact, étant donné qu'elle était déjà autonome. Donc, je voulais savoir ce que le ministre pensait de la demande de la ville de Saint-Jérôme, étant donné que... Je comprends que la ville de Saint-Jérôme était dans l'AMT, mais, l'AMT ne gérant que les trains, ne gérant pas la partie des CIT, c'est là que ça vient faire toute la différence, pour la ville de Saint-Jérôme, dans sa planification de transport collectif.

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

• (16 heures) •

**M. Poëti :** Alors, M. le Président, la question est pertinente. Cependant, la députée de Vachon doit connaître... Comment se fait-il qu'aujourd'hui le train arrive à Saint-Jérôme? De ça, il a été très peu question, bien que le maire nous a fait beaucoup d'éloges sur le développement fabuleux de Saint-Jérôme, sans trop souligner, cependant, les responsabilités du train sur son développement économique. Ce qu'il faut savoir, c'est : à la demande même de la ville de Saint-Jérôme de faire partie, évidemment, de la CMM, pour le volet du train, pour emmener le prolongement du service de transport collectif à Saint-Jérôme. Les coûts réalisés pour emmener le train à Saint-Jérôme : 40 millions de dollars. À ce jour, la ville de Saint-Jérôme a investi... en fait, remis 9 millions de dollars.

Alors, honnêtement, l'exclusion du territoire de l'autorité générerait des inéquités, au niveau financier, majeures, un manque à gagner de 3,4 millions découlant de l'abolition de la surtaxe sur l'essence et du droit d'immatriculation, un manque à gagner d'approximativement 700 000 \$ découlant de l'abolition de la contribution municipale du fonds des immobilisations. L'exclusion de Saint-Jérôme causerait aussi des problématiques de gestion non souhaitables : difficulté d'implanter une structure tarifaire cohérente à l'échelle de la région, difficulté de partage équitable des coûts d'exploitation, nécessité de conclure des ententes particulières relatives au partage des coûts d'exploitation en tenant compte des manques à gagner découlant de l'abolition des sources de financement.

En fait, c'est 30 % de l'exploitation que Saint-Jérôme touche directement. C'est assez étonnant qu'une fois qu'ils ont obtenu ce qu'ils voulaient ils veulent se retirer. C'est assez étonnant de penser que nous avons investi 40 millions à leur demande et qu'ils nous ont demandé de faire partie... et qu'aujourd'hui ils voudraient profiter de ce changement-là pour se soustraire à la participation globale que nous avons mise dans la continuité. Ils paient 30 % de l'exploitation actuellement. Et, en ce qui nous concerne, cette demande-là n'est pas recevable.

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

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. En fait, je n'ai pas tout à fait entendu ça de la part de la ville de Saint-Jérôme. Moi, ce que j'ai entendu, c'est qu'ils souhaitaient être exclus du projet de loi n° 76 mais qu'ils n'avaient pas de problème à payer leur part, ils disaient que ce paiement-là pouvait se faire par entente. Et donc ce n'était pas une question financière, la volonté de se retirer du projet de loi n° 76, c'était plutôt une volonté reliée à la planification de leur transport collectif, puisque le projet de loi n° 76 est un projet de loi qui vise l'ensemble des transports collectifs de la grande région métropolitaine et que, du côté de Saint-Jérôme, eux sont... Leur vision de développement du transport collectif est beaucoup vers le nord, vers les Laurentides, et ils se retrouveraient dans une structure qui est complètement tournée, je vous dirais, vers Montréal.

Donc, moi, je n'ai pas entendu de la part de Saint-Jérôme que c'était une question financière. Si je me rappelle bien, j'ai même posé une question à savoir s'ils étaient prêts à participer financièrement et à payer leur part, et, de mémoire, là... on pourra valider, mais je crois qu'ils ont dit oui, qu'ils étaient prêts à faire leur part, par entente, mais qu'ils ne souhaitaient pas être inclus à l'intérieur de l'autorité, puisque leurs besoins sont aussi, puis beaucoup, dirigés vers les Laurentides.

**M. Poëti** : Alors, écoutez, j'étais là aussi lorsque le maire est venu ici et je n'ai pas entendu une proposition de remboursement de 30 millions, je n'ai pas entendu ça du tout. Et, honnêtement, si vous me permettez, je pourrais vous faire entendre une personne qui a travaillé directement, au projet de loi, sur l'avantage de Saint-Jérôme à rester dans l'entente, tel qu'il est là, si vous l'autorisez. Sylvain Sauvé, il travaille au ministère des Transports.

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce que j'ai le consentement pour entendre l'intervenant?

**Mme Ouellet** : Tout à fait.

**Le Président (M. Reid)** : Je vais vous demander de vous nommer, s'il vous plaît, de donner votre titre également.

**M. Sauvé (Sylvain)** : Sylvain Sauvé. Je suis économiste à la Direction du transport terrestre des personnes, aux Transports.

Donc, sur le plan économique, Saint-Jérôme n'a pas vraiment avantage à se retirer du territoire de l'AMT. Actuellement, la participation des municipalités au coût des trains, dans le cadre de la Loi sur l'AMT, fait en sorte que les contributions municipales sont établies en fonction de l'offre de services présente sur chaque territoire. Avec la modification qui est apportée dans le projet de loi ici, on va plus loin dans les articles, on dit que le partage des contributions municipales se fait en fonction de l'utilisation entre les municipalités.

En 2015, la contribution municipale de Saint-Jérôme aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations totalisait 1,6 million. Ça, c'est dans le budget de l'AMT. Avec le nouveau cadre financier qui est proposé dans le projet de loi et qui est conforme aux demandes de la CMM en 2010, et réitérées en 2014, la contribution municipale en fonction de l'utilisation passerait, au total, à 1,3 million de dollars pour Saint-Jérôme. Et, si on compare ces contributions municipales là avec le coût marginal d'exploitation qui est dû à l'ajout du tronçon entre Blainville et Saint-Jérôme, ce coût-là, c'est 2,9 millions de dollars en 2015. Donc, le coût marginal qui est dû à la demande de Saint-Jérôme de prolonger la ligne, ça représente 2,9 millions, et Saint-Jérôme contribue pour 1,6 en 2015 et contribuera dans l'avenir, sur la base des données financières 2015 et de l'offre de services 2015, à hauteur de 1,3 million.

Donc, retirer Saint-Jérôme du territoire comme ils l'ont fait... Et l'ART et le RTM devraient conclure une entente avec la municipalité et évidemment charger ce que ça coûte à tout le monde pour se rendre jusqu'à Saint-Jérôme plutôt que d'arrêter à Blainville, et ce coût-là, c'est 2,9 millions. Donc, financièrement, économiquement, il n'y a pas vraiment un avantage à Saint-Jérôme de décider d'essayer de négocier une entente. Et ce coût-là, le 2,9 millions, c'est simplement pour le tronçon entre Blainville et Saint-Jérôme. Mais les usagers de Saint-Jérôme ont besoin de plus que le tronçon qui serait à Blainville, ils doivent se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal, à la gare Windsor. Donc, il y a toute une partie du coût : il y a le coût marginal, là, pour se rendre à Saint-Jérôme, mais il y a le coût du service pour amener les gens ensuite de Blainville au centre-ville, qui devrait être ajouté dans l'entente. Donc, économiquement, financièrement, il n'y a vraiment pas d'avantage à Saint-Jérôme de sortir du territoire de l'agence.

**Le Président (M. Reid)** : Merci.

**M. Poëti** : En fait, il y a plutôt un désavantage.

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

**Mme Ouellet** : Oui. Est-ce que la ville de Saint-Jérôme est au fait de ça?

**M. Sauvé (Sylvain)** : Je ne sais pas si Saint-Jérôme a fait des évaluations, mais, si on regarde le projet de loi et si on regarde l'entente qui a été prise, qui a été faite à la CMM sur le nouveau cadre financier, qu'a reproduit le projet de loi, ils devraient être en mesure de pouvoir évaluer ça.

**Mme Ouellet** : Parce qu'à ma connaissance, puis il faudrait vraiment valider avec les gens de la ville de Saint-Jérôme, mais, à ma connaissance, leur demande n'était pas basée sur une question financière mais plus sur une question de planification et d'organisation. Et qu'ils veulent... C'est ce qu'ils ont mis dans leur recommandation, là, si je prends leur mémoire, ils disent : C'est pour accentuer la part de marché du transport collectif dans les Laurentides. Donc, étant en dehors du territoire de la CMM, ils préféreraient ne pas être à l'intérieur, mais toutefois avoir des ententes.

Et pourquoi est-ce que ça ne serait pas possible qu'ils ne soient pas... Parce qu'ils voulaient gérer aussi leur réseau d'autobus, ce n'est pas juste la station, mais c'est aussi le réseau d'autobus, là, je crois, qu'ils souhaitaient gérer, qui est... Si j'ai bien compris, là, le CIT des Laurentides est découpé en trois territoires, si ma mémoire est bonne, là.

**M. Sauvé (Sylvain)** : Non. Bien, le CIT Laurentides regroupe les 14 municipalités, dont Saint-Jérôme. C'est un service qui est bien intégré entre les 14 municipalités et qui est bien intégré également avec le train. Donc, si Saint-Jérôme exploite elle-même son service d'autobus, donc les services d'autobus qui vont partir de Saint-Jérôme pour se rendre sur le territoire du CIT puis ultimement se rendre à Montréal... Parce qu'il y a un circuit d'autobus, le service n° 9, qui part de Saint-Jérôme et qui dessert l'ensemble du CIT et la station de métro Montmorency à Laval, il y a au total 182 départs d'autobus par jour dans les deux directions entre Saint-Jérôme puis la station Montmorency, donc c'est beaucoup. Si Saint-Jérôme veut organiser le service elle-même, elle devra établir un service qui part de Saint-Jérôme

et qui, ensuite, circule la porte fermée sur le territoire du CIT. Ça, ça signifie qu'il ne pourra pas y avoir 82 départs... non, 91 départs dans un sens puis 91 dans l'autre, pour totaliser 182, il n'y aura pas assez de clientèle. Le service est à ce niveau-là parce que les autobus arrêtent à plusieurs endroits puis il y a des gens qui embarquent puis qui débarquent partout.

C'est un peu la situation qu'on n'a malheureusement pas entre Saint-Bruno puis Sainte-Julie, où les gens disent : Le service d'autobus, quand on arrive à Saint-Bruno, il ne peut pas prendre des gens qui veulent aller au Mont-Saint-Bruno parce que l'autobus circule la porte fermée. Mais, si Saint-Jérôme se retire du territoire, ce qui va arriver, ça va être ça pour le service de Saint-Jérôme qui va quitter vers Laval et qui ne pourra pas arrêter puis embarquer des gens sur le territoire du CIT. Donc, ça va...

• (16 h 10) •

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

**M. Poëti :** Oui. Et exactement ce qui vous avait tellement surpris à Boucherville, nos trois jeunes qui sont venus nous parler des incongruités du système, là, où il peut débarquer, mais il ne peut pas embarquer, si Saint-Jérôme se retire, là, c'est exactement copie collée, l'exemple de l'intersection de Boucherville, là, exactement ça. Moi, précédemment, avec ce qu'on vient d'entendre... Vous voulez qu'on améliore le système? Bien là, ça serait pire. En fait, on ferait un pas de recul dans les pratiques actuelles si on acceptait ça.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Poëti :** L'exemple est tellement clair, je trouve ça intéressant.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Masson. On peut alterner.

**M. Lemay :** Bien, peut-être juste un éclaircissement sur le dernier commentaire du ministre. Vous dites que ça serait pire, mais, si Saint-Jérôme signe un protocole avec l'ARTM, est-ce qu'à ce moment-là ça serait possible de pouvoir quand même favoriser et accroître l'offre de services pour les usagers? Admettons que Saint-Jérôme est exclue mais signe un protocole, ça leur permettrait tout de même de pouvoir faire des arrêts autres que sur leur territoire.

**M. Poëti :** En fait, l'autorité ne peut pas agir, là, en dehors de son territoire. Mais je suis obligé de vous dire aussi qu'il n'y aurait pas l'obligation d'entente avec les municipalités. Et l'histoire, elle est là, parce qu'on s'en est inspirés, et je suis obligé de vous dire que ces ententes-là, en général ça ne marche pas, ça ne fonctionne pas, puis on n'y arrive pas. Et, une qui était bien précise, Hudson, bien, il a été impossible de s'entendre. Montréal-Rigaud, ça s'est avéré impossible, Rigaud a refusé de conclure une telle entente, et on ne peut pas les obliger à faire une entente. Alors, les gens restent sur leurs positions, et ça s'arrête là. Et ce qui s'est passé, bien, évidemment, l'AMT a décidé d'éliminer le service de train entre Vaudreuil et Rigaud, toute une décision intéressante pour les citoyens, ça!

Alors, je comprends que vous souligniez, et ça, ça serait dans un monde idéal. La réalité prouve que ce n'est peu ou pas réalisable, d'autant plus que la loi ne les oblige pas à s'entendre. Et les exemples qu'on a de tentatives d'ententes ont tous échoués.

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

**M. Lemay :** Mais je comprends que ce qui s'est passé dans le passé... vous vous fiez un peu à ces expériences passées là pour prévoir ce qu'il va arriver dans le futur. Mais ça reste que, quand on parle de faire une nouvelle loi pour l'organisation puis la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, c'est parce qu'il y a un désir de tous les acteurs de pouvoir faire une révision de ce qui a duré depuis... une discussion depuis les huit, 10 dernières années.

Donc, quand la ville de Saint-Jérôme est venue nous rencontrer, son maire était assis ici et nous a dit qu'il voulait signer une entente, un protocole avec la nouvelle autorité, avec l'ARTM. Là, bien, on fait l'hypothèse que ce protocole-là se signerait. Hein, on peut-u faire cette hypothèse-là?

**M. Poëti :** Bien, c'est-à-dire que...

**M. Lemay :** Donc, si jamais il y aurait une entente et un protocole, est-ce que l'offre de services pour les usagers serait impactée ou bonifiée? Dans le fond, c'est ça, la question.

**M. Poëti :** Bien, la réponse est la suivante : Il est prêt à signer toute entente qui le satisfait. Vous appuyez sur le bouton du questionnement... Il est prêt à signer toute entente qui le satisfait, et c'était tout à fait légitime. Si ça ne le satisfait pas, il ne signera pas d'entente, et je n'ai aucun pouvoir législatif de l'obliger à faire une entente. Alors, qui plus est, ça nous amène dans une situation, encore, d'impasse, celle qu'on connaît depuis tellement longtemps, celle qui empêche un citoyen d'embarquer au coin de la... à Boucherville, celui qui empêche qu'un jeune qui se promène avec sa planche à ski à Saint-Bruno... d'embarquer dans l'autobus. On a un exemple parfait de ce qu'on ne veut pas aujourd'hui répéter.

Et vous avez dit : Partons du principe... Ah! vous dites : Bien, les gens qui ne se souviennent pas du passé... Moi, je vous dis, ils sont souvent condamnés à le revivre. On ne veut pas revivre ça, et c'est pour ça que ça complexise, c'est plus complexe qu'on ne le croit, et que ces ententes-là ne se font pas facilement, en fait ne se réalisent pas. Et il faut se

rappeler que c'est à la demande même de Saint-Jérôme que le train s'est rendu là, et que le gouvernement, par évidemment le bras de l'AMT, l'a accepté, et que, financièrement, on vous a fait la preuve... et probablement que le maire nous écoute, ou ses gens, et qu'ils vont refaire ces calculs-là, et, s'ils ont besoin, on pourra leur fournir nos analyses, mais c'est une économie d'échelle importante. Alors, à partir de là, je ne vois pas comment on pourrait exclure Saint-Jérôme de notre projet de loi tel qu'il est écrit.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon, on pourrait alterner un peu, là.

**Mme Ouellet :** Bien, si on veut... S'ils ont des questions, je n'ai...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Allez-y. Allez-y, M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Bien, peut-être une question. Merci, M. le Président. Juste savoir si le... qu'est-ce que le ministre pense, là. Moi, j'essaie juste de comprendre un peu, tu sais, l'intervention de la ville de Saint-Jérôme, puisqu'on est à cet article-là, puis pour pouvoir vous suivre éventuellement puis qu'on soit tout le monde sur la même longueur d'onde. Mais le maire, il disait dans son mémoire : «*No taxation without representation*», puis là il axait beaucoup sur le fait qu'on ne peut pas donner de l'argent à l'autorité si effectivement, au final, on n'aura aucune représentation. Parce qu'à travers tous les articles du projet de loi on parle de l'autorité, on parle du RTM, on parle de la CMM, mais jamais, tu sais, on ne vient inclure comme la ville de Saint-Jérôme, qui ne fait pas partie de la CMM mais qui fait partie du territoire de l'autorité. Ça fait que, là, le maire a semblé avoir une inquiétude. Est-ce que vous avez une réponse à l'inquiétude du maire, qui fait en sorte que finalement il va être représenté puis que son argent, elle va suivre sa représentation?

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

**M. Poëti :** Je vais laisser Sylvain répondre, donner des détails.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, sur la question des sources de financement qui sont prélevées sur le territoire de Saint-Jérôme, il y en a un grand nombre qui actuellement existent, qui sont... ils étaient dans la Loi sur l'AMT depuis 1996. On a le droit de 30 \$ sur l'immatriculation, on a la taxe sur l'essence de 0,03 \$, qui s'applique pour une première moitié depuis 1996, sur une seconde moitié depuis 2010. Ces sources de financement là sont édictées par des lois. Donc, ce n'est pas des décisions d'élus locaux auxquelles ne sont pas partie Saint-Jérôme, mais c'est édicté dans la loi constitutive de l'AMT et dans la loi qui va constituer l'autorité. Il y a également d'autres sources de financement, la contribution de 0,01 \$ du 100 \$ d'évaluation qui est également édictée dans la loi. Donc, c'est l'Assemblée nationale, les parlementaires, qui confèrent la légitimité politique au prélèvement de ces sources de taxation là.

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

**M. Lemay :** Si je prends votre réponse, vous êtes en train de me ramener à l'article 77 de la présente loi, là, qu'on est en train d'étudier. C'est ça? Vous faites référence aux sources de financement : «L'autorité reçoit pour le financement de ses activités», puis là il y a neuf paragraphes. C'est un peu ça que vous êtes en train de nous mentionner présentement dans votre réponse?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui.

**M. Lemay :** O.K. Bien, ça, ça va pour les sources de financement. Ça veut dire que, toutes ces sources de financement là, si on prend le cas concret de la ville de Saint-Jérôme puis que l'article 3 est adopté tel quel, là, ça veut dire que la ville de Saint-Jérôme ne peut plus faire aucune perception. Ça va tout à l'autorité. Puis, ensuite de ça, l'autorité va redistribuer dans chacune de ses sociétés de transport, dont le RTM, que Saint-Jérôme fera partie. C'est ça que vous êtes en train de mentionner?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui. Là, je crois que vous faites allusion aux recettes tarifaires. Donc, les recettes tarifaires de l'ensemble des organismes de transport, tel qu'indiqué à l'article 77, vont être perçues par les organismes de transport mais remises à l'autorité, qui va s'en servir comme source générale de financement pour financer ensuite l'ensemble de ses services.

Pour ce qui est du point 3° à 77, ça, c'est le 30 \$ sur l'immatriculation qui est édicté en vertu de la Loi sur les transports, là, l'article 88.6. Donc, ça, ce n'est pas les municipalités ni l'autorité qui peuvent décider d'augmenter ou de réduire ce montant-là. Ça, ce montant-là est fixé, en vertu de la loi, par un règlement adopté par le Conseil des ministres.

Pour ce qui est de la taxe sur les carburants, c'est l'autre élément, donc, ça également, ce n'est pas l'autorité qui peut d'elle-même choisir d'augmenter la taxe sur les carburants sur son territoire, donc sur le territoire de Saint-Jérôme. Ça se fait par un article de loi voté par l'Assemblée nationale.

Pour les autres éléments et pour les autres sources de financement, on a également un phénomène analogue à celui-là.

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

**M. Poëti :** Oui. Alors, écoutez, en fait, ce que je veux vous dire, c'est que c'est sûr qu'on est dans la partie du financement, l'article 77. On n'est pas là encore, mais au moins ça vous a permis de voir de quelle façon on le définit là-bas. On a une ouverture à regarder plus loin la représentativité de Saint-Jérôme, là, mais, à ce stade-ci, pour ce qui est de l'article, il est tel qu'il est là. Mais il y aura une possibilité de parler avec la CMM pour avoir une représentation verbale de leur présence, de donner leurs récriminations à la CMM.

• (16 h 20) •

**Le Président (M. Reid) :** Oui?

**M. Lemay :** Je voulais juste dire un court commentaire.

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

**M. Lemay :** Merci, M. le ministre, de...

**M. Poëti :** ...trouver un mécanisme.

**M. Lemay :** ...de votre ouverture sur ce point-là. On va en tenir en considération.

**M. Poëti :** Parfait.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, Mme la députée de Vachon, je pense que vous aviez d'autres interventions.

**Mme Ouellet :** Oui. Effectivement, il faudrait un petit peu mieux comprendre, parce qu'étant donné qu'à l'article 3 on détermine le territoire et que Saint-Jérôme a demandé à être exclue, pour plusieurs raisons, mais, entre autres, parce qu'ils ne sont pas à l'intérieur de la CMM, et que toutes les nominations... l'autorisation des plans, des budgets, etc., se fait à travers la CMM, et qu'ils n'en sont pas membres, ils n'ont pas non plus la qualité, là, en termes de pourcentage de gens, je pense, c'est ça qu'ils nous expliquaient, là, le pourcentage pour pouvoir rentrer dans les critères de la CMM, ils ne respectent pas les critères pour faire partie de la CMM, donc là comment ils peuvent être représentés si une partie des équipements se retrouve à être sous l'autorité qui est... où les nominations puis les décisions passent beaucoup à travers la CMM?

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Poëti :** Bien, ils sont à la couronne nord de l'autorité, là, par exemple, si on parle de la couronne nord. Je l'ai dit, nous, on est ouverts à regarder un mécanisme à l'intérieur pour leur permettre un droit de parole. Mais ils se sont positionnés avec le train. C'est pour ça qu'on est rendus là, et on a donné les raisons pour lesquelles on est là. Mais on est ouverts à regarder un mécanisme pour leur permettre d'avoir une représentation à la CMM... au RTM.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Poëti :** Au RTM. Parce que, quand j'ai dit tantôt qu'on avait de l'ouverture pour Rive-Nord, Rive-Sud, Rive-Nord, évidemment Saint-Jérôme pourrait en faire partie. À ce moment-là, dans le RTM, il pourrait y avoir un espace pour eux là-dedans, donc on pourrait discuter là-dessus éventuellement. Mais de retirer Saint-Jérôme, pour les raisons que je vous ai données précédemment, de leur propre demande d'en faire partie, de faire allonger le train, être installé là, d'un investissement de 40 millions, et financièrement on a fait la preuve hors de tout doute qu'il est désavantageux pour la ville de le faire, on ne peut pas accepter ça.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Je comprends que Saint-Jérôme, et d'ailleurs c'est dans la Loi de l'AMT, là, ils sont sur le territoire de l'AMT, mais, l'autorité ayant des pouvoirs différents de ceux de l'AMT... en tout cas, ils nous ont clairement dit qu'ils voulaient ne pas en faire partie, et moi, je n'ai pas compris que c'était une question financière.

Et une de leurs questions, c'est... Par exemple, ils disent, si vous regardez, là, leur mémoire à la page 10, *Financement de l'ARTM et du RTM* : «De plus, si l'autorité désigne comme équipement métropolitain la gare de Saint-Jérôme ou encore un de ses stationnements...» C'est ce qu'on parlait un petit peu plus tôt sur les équipements, on l'a abordé un petit peu plus tôt, là, sur la question des équipements qui sont touchés. On parlait des stationnements incitatifs, des abribus. Donc, j'imagine que la gare, là, doit faire partie des équipements sous l'autorité. Est-ce qu'actuellement ces actifs-là appartiennent à la ville et n'appartiendraient plus à la ville suite au projet de loi? Est-ce que c'est ce que j'en comprends?

**M. Poëti :** On va vous donner les détails, à qui appartient quoi.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** La voie ferrée, le quai appartiennent à l'AMT, et il y a une gare, il y a un terrain un peu à côté du quai, ça, ça appartient à la ville de Saint-Jérôme. Mais, là où les gens embarquent dans le train, donc, on a un quai d'embarquement, ça, ça appartient à l'AMT et ça va être transféré au Réseau de transport métropolitain. Mais le bâtiment sur le terrain adjacent, ça, c'est un bâtiment qui appartient à la ville de Saint-Jérôme. Mais donc il...

**Mme Ouellet :** Et ça va continuer à appartenir à la ville?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, ça va continuer à appartenir à la ville de Saint-Jérôme.

**Mme Ouellet :** Avec le stationnement?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui.

**Mme Ouellet :** O.K. Donc, ça, ça règle ce point-là. Et vous connaissez probablement plus... Vous avez peut-être été mieux à même que moi de décoder leur volonté, mais... Si, malgré, comme vous dites, que ça lui coûterait moins cher, elle a quand même exprimé la volonté très forte de ne pas faire partie ni de l'autorité ni du réseau, vous devez comprendre les enjeux qui sont là. Comment vous expliquez la position de la ville de Saint-Jérôme dans ce dossier-là?

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

**M. Poëti :** C'est parce qu'il y a une dette de 30 millions, là, en partant, là. Il y a une dette de 30 millions en partant, là. Ça, ce bout-là n'a pas été vraiment traité, et je ne le lis pas non plus dans le document. Il y a une dette de 30 millions qu'on a comme un peu oubliée en se disant : Nous, on se retire puis on se retire de la dette. Là, on est désolés, ce n'est pas... Je suis content d'entendre que Saint-Jérôme va bien, puis je suis content de savoir que le train va continuer à y aller, puis, le développement économique, bravo, mais il y a une dette de 30 millions ici aujourd'hui, là. Alors, ça, ce bout-là, on n'en a pas parlé vraiment, et je n'ai pas entendu le maire dire : Bien, il n'y a pas de problème, on va vous faire un chèque. On comprend que ce n'est pas ça, là, puis ce n'est pas l'intention.

Alors, ce qu'on dit, c'est qu'il y a une dette, alors vous ne pouvez pas penser que — malgré ce qu'on fait, là, comme efforts, que ça coûte moins cher et qu'évidemment les coûts sont beaucoup plus avantageux pour eux — on a fait exclusion ici d'une dette de 30 millions, là. C'est 31 millions, pour être précis. Alors, c'est une question d'équité ici, et, l'équité, on va la respecter. Sylvain, peut-être que tu voulais ajouter?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Non, je n'ai rien à ajouter.

**M. Poëti :** Non, parfait.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Moi, ma perception, c'est que Saint-Jérôme était d'accord, pour la partie du train, de participer financièrement. Je ne crois pas qu'ils ont remis ça en question. Je crois que là où le bât blesse, c'est pour toute la partie de la gestion des autobus. Parce que, si j'ai bien compris, dans le CIT des Laurentides, il y a quatre transporteurs, et Saint-Jérôme a ses propres transporteurs, si j'ai bien compris, et eux autres, ils souhaitent développer le réseau pas tellement vers Montréal mais vers le nord.

**M. Poëti :** Il y a 182 départs vers Montréal aller-retour, c'est drôle, je n'entends pas ça, moi.

**Mme Ouellet :** Bien, vous n'avez pas entendu ça de la part du maire lorsqu'il est venu?

**M. Poëti :** Bien, les chiffres nous disent exactement le contraire, là, il y a 182 départs vers Montréal, Saint-Jérôme. Là, si vous me dites que vous voulez développer le nord, ils se sont trompés de côté, ils ont perdu le nord, ce n'est pas ça, là, ce n'est pas ça qui se passe du tout, là. Et l'avantage, c'est que, tout le long en descendant, ils embarquent des gens dans l'autobus, dans chaque petite ville qu'ils passent. Ça fait qu'en changeant ça ce n'est plus possible, on revient à la planche à neige à Saint-Bruno puis le gars qui est sur le coin à Boucherville. Ça, c'est l'exemple parfait de ce qu'on parle. On ne peut pas accepter ça, Mme la députée, on ne peut pas accepter ça.

Et, l'autre chose, je suis obligé de vous dire : On n'est pas en négociation de contrat, ici, on est en législation d'un projet de loi pour l'ensemble de la gouvernance du transport collectif, alors... ne peut pas avoir cette force de négociation là, puis d'autant plus qu'on est devant une dette de 31 millions de dollars. Et, en plus d'une inefficacité de transport vers Montréal, on parle de 182 départs. C'est ça qu'il y a aujourd'hui, là, vers Montréal, dans les deux directions. Alors, accepter ça, c'est accepter les choses qui nous ont sidérés quand on a entendu les gens nous dire ça il n'y a pas une semaine. Là, moi, je suis obligé de revenir à la case départ, ce n'est pas acceptable.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Masson, est-ce que c'est sur le même sujet?

**M. Lemay :** Oui.

**Le Président (M. Reid) :** Bon, je vais vous donner la parole.

**M. Lemay :** En fait, quand ils sont venus nous rencontrer, la ville de Saint-Jérôme, ce qu'ils mentionnaient, puis ils l'ont écrit dans leur mémoire, à la page 12, c'est qu'eux autres, en tant que tête de ligne, ils sont sous l'impression, puis c'est pour ça qu'ils l'ont décrit dans leur mémoire, que... En fait, ça dit que, «si le train de banlieue est désigné comme [un] 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...» Puis là, dans le fond, ils disent que la MRC de La Rivière-du-Nord, eux autres, ils ne contribueront plus parce que Saint-Jérôme fait partie du territoire de l'autorité.

Mais la MRC de La Rivière-du-Nord, les autres villes qui sont au nord de Saint-Jérôme, elles ne contribueront plus pour cette tête de ligne. Donc, ce qu'ils disent, c'est : «Ainsi, tôt ou tard, la tête de ligne qu'est Saint-Jérôme pourrait être seule à éponger les coûts d'un équipement supralocal, voire régional. Le découpage en deux de la MRC de La Rivière-du-Nord, tel que formulé dans le projet de loi, isole la ville de Saint-Jérôme de la MRC de La Rivière-du-Nord et met en péril les ententes en transport collectif avec la MRC en cours et à venir.»

Donc, ce paragraphe-là résume bien leur inquiétude. Alors, c'est à savoir qu'est-ce qui se passe au niveau, là, des coûts pour Saint-Jérôme versus les autres municipalités qui sont au nord de Saint-Jérôme.

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

• (16 h 30) •

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, à mon avis, ça découle d'une mauvaise compréhension du caractère métropolitain du train de banlieue actuel. Il est écrit ici que l'équipement pourrait être désigné comme étant «à caractère métropolitain», mais il est à caractère métropolitain depuis 1996, puisqu'il appartient à l'Agence métropolitaine de transport.

Si vous reculez à la page 8 de leur mémoire, il est indiqué en toutes lettres dans leur mémoire que «le service de train de banlieue est géré par l'AMT au nom du CIT Laurentides». Ce n'est pas du tout le cas. Le train appartient à l'AMT, qui est une société d'État, il n'agit pas sous mandat du CIT Laurentides. Et l'argumentaire développé par Saint-Jérôme, dans son mémoire, repose sur cet élément-là.

Le caractère supralocal, c'est une entente qui existe entre les municipalités de la MRC Rivière-du-Nord pour partager le coût de certains services qui sont considérés comme étant du supralocal. Dans ces services-là, il y en a quatre : il y a le train de banlieue qui a été reconnu comme service supralocal, un parc régional, un organisme de diffusion de spectacle et un musée d'art contemporain qui, je crois, est situé à Saint-Jérôme.

Pour l'inclusion du train, ça ne s'est pas fait par entente, ça s'est fait par décision de la cour municipale, qui a imposé l'inclusion du train de banlieue dans la liste des services supramunicipaux pour lesquels devaient contribuer ces municipalités-là. Donc, ici, il n'y a pas de crainte à avoir que les municipalités vont cesser de contribuer.

Le RTM et l'autorité vont succéder aux droits et obligations de l'AMT. Le CIT va être remplacé par le Réseau de transport métropolitain, mais la contribution que Saint-Jérôme perçoit pour atténuer la sienne au service de train de banlieue, ça va continuer. Parce que la Commission municipale ne viendra pas dire : Le service n'est plus d'intérêt métropolitain ou n'est plus un service supralocal. Ça a toujours été un service métropolitain puisqu'il est exploité par l'AMT.

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

**M. Lemay :** Merci pour les explications supplémentaires.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Juste revenir, là, au mémoire de la ville de Saint-Jérôme, et je retrouve, là, les chiffres qu'ils nous avaient dit, ils disent qu'«en effet seulement 24,1 % de la population active occupée demeurant à Saint-Jérôme travaille dans les municipalités du noyau de délimitation de la région [métropolitaine]». Donc, effectivement, le transport qu'ils développent est beaucoup dans l'autre sens, vers le nord.

Ils disent : «Le seuil d'adhésion d'une municipalité [d'une] région métropolitaine en fonction du navettage en sens normal est de 50 %.» Eux autres sont à 25 %, et le taux de navettage en contresens est de 12,5 %. Ils disent que «le pourcentage de population active demeurant dans la municipalité de Saint-Jérôme dont le lieu de travail est sur notre territoire s'élève à près de 50 %». Donc, près de 50 % de la population active travaille sur le territoire de Saint-Jérôme, donc de là leur préoccupation de pouvoir gérer leur propre système, j'imagine, d'autobus. Et ils se positionnent vraiment comme une plaque tournante pour le transport régional.

Donc, je ne comprends pas, à ce moment-là, si Saint-Jérôme est d'accord de financer via une entente les coûts qui sont reliés, ce serait quoi, le problème de... Y a-tu un autre problème que financier, en fait, qui ferait en sorte qu'elle ne puisse pas être intégrée? Parce que je suis certaine que Saint-Jérôme ne veut pas détériorer, là, le réseau de transport par autobus, je suis certaine de ça, là. Donc, est-ce...

**M. Poëti :** Bien, en fait, mot à mot, en fait, c'est une réduction du territoire qui était le territoire de l'AMT, donc on réduit le territoire. Mais, au-delà de ça, ce que je vous dis, c'est que l'efficacité de ce CIT là, si on veut l'appeler comme ça, serait atroce. On lui redonnerait le pouvoir de faire ce qu'on veut changer dans d'autres régions du Québec, où l'autobus ne s'arrête pas, ne peut embarquer des gens. Et vous dites : Ça, c'est une bonne idée? Je ne peux pas comprendre. Je ne peux pas comprendre que...

Et là je réitère encore les 182 départs dans les deux côtés, Montréal—Saint-Jérôme. Vous pouvez me donner des statistiques, là, mais la réalité est là : ils le font chaque jour que Dieu fait. Alors là, je veux bien comprendre qu'ils veulent développer le nord, là, mais ils descendent dans le sud beaucoup. Et, de réduire le territoire qui était défini par l'AMT, une fois que le rail est rendu là-bas, que la gare va très bien, que tout va très bien, mais qu'il y a une dette de 31 millions de dollars, puis là, après ça : Bien, regardons, si on pourrait se faire une entente, honnêtement, je ne crois pas ça avantageux pour le citoyen, l'usager. Et notre préoccupation, c'est le coeur, c'est l'usager.

Donc, moi, je pense qu'on a discuté clairement des raisons pour lesquelles il n'est pas possible d'extraire... Cependant, je le réitère encore, quand on arrivera dans la partie du RTM, nous allons regarder la façon... la préoccupation des collègues de la CAQ sur une représentation ou un mécanisme qui leur permettrait de s'exprimer devant le RTM... évidemment, le RTM monte à l'autorité pour avoir une écoute. Et ça, on va travailler dans ce sens-là. Je pense qu'on a fait l'ensemble de l'oeuvre.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Je pense qu'il n'y a pas juste du côté du RTM qu'il y a une problématique, il y a aussi du côté de l'autorité. Parce que la ville de Saint-Jérôme ne fait pas partie de la CMM et qu'il y a une partie des postes qui sont nommés par la CMM, dont la ville de Saint-Jérôme ne fait pas partie. Et ensuite les plans stratégiques puis tout ça sont adoptés — et là on aura des discussions à quel pourcentage — mais ils seront adoptés par la CMM, dont la ville de Saint-Jérôme ne fait pas partie. Donc, il y a un gros problème de représentativité. Parce que le nouveau territoire... Avant ça, c'était l'AMT, puis, l'AMT, les nominations ne se faisaient pas par la CMM, là, l'AMT, les nominations se faisaient par le gouvernement. Donc, on se retrouve avec une structure régionale sur le territoire de la CMM, dont Saint-Jérôme ne fait pas partie, qui va prendre toute une série de décisions qui vont s'appliquer également à Saint-Jérôme, et Saint-Jérôme n'aura pas voix au chapitre. Donc, c'est...

**M. Poëti :** ...

**Mme Ouellet :** Oui.

**M. Poëti :** C'est parce qu'il y a un bout que Sylvain explique, là. En fait, c'est un peu le contraire, ils vont avoir plus de voix qu'ils ont actuellement. Alors, je vais vous laisser Sylvain l'expliquer même au niveau de l'autorité.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Sur le conseil d'administration du réseau, le RTM, Saint-Jérôme fait partie du collège électoral qui va nommer les membres du conseil d'administration pour les municipalités de la couronne nord. Donc, actuellement, les responsabilités qui vont être dévolues au RTM, là, pour le train, sont assumées par l'AMT. Et le C.A. de l'AMT est composé de sept membres : quatre indépendants et de trois représentants des municipalités. Puis, en alternance, là, les municipalités de la couronne nord, couronne sud se partagent un représentant, là, au gré des nominations au C.A. Donc là, Saint-Jérôme va participer à la nomination de quatre représentants au conseil d'administration du réseau.

**Mme Ouellet :** C'est parce que ça s'applique aussi à l'autorité, parce que l'autorité vient gérer... On ne parle pas juste du train, on parle aussi des CIT. Donc, Saint-Jérôme actuellement a un mot à dire dans la gestion du CIT chez eux et donc, la planification, donc, là, n'aura plus aucun mot à dire du côté de l'autorité, et les décisions de l'autorité vont aussi s'appliquer chez elle. Et ces décisions-là concernent la vision de tout le transport collectif, mais la tarification également, un ensemble de décisions qui a trait à l'autorité. Et, de ce que j'en comprends, d'aucune espèce de façon Saint-Jérôme n'est représentée dans l'autorité, la CMM ne l'incluant pas, et il n'y a pas de mécanisme — en tout cas, je n'en ai pas vu — qui permet à Saint-Jérôme de faire entendre sa voix.

**M. Poëti :** Mais il va y en avoir, des possibilités de mécanisme, un tout petit peu plus loin, dans un des amendements qu'on veut déposer.

**Mme Ouellet :** Pour l'autorité ou pour le réseau?

**M. Poëti :** Pour l'autorité. Ça répond exactement à votre préoccupation, qui était déjà écrite. Mais évidemment, vous avez une qualité, Mme la députée de Vachon, vous êtes en avance sur l'ensemble de l'oeuvre, alors... Mais elle est déjà écrite, là, elle est là. Mais on n'est pas là, ça fait que je ne peux pas vous la présenter.

**Mme Ouellet :** Bien, moi, je...

**M. Poëti :** À moins que vous seriez... vous devriez être rassurée.

**Mme Ouellet :** Je vous propose de la déposer...

**M. Poëti :** Non.

**Mme Ouellet** : ...parce que, là, on prend une décision importante en définissant le territoire sur un projet de loi où la ville de Saint-Jérôme n'a aucune représentation. Donc, si vous me dites que vous allez le corriger, bien, il faudrait voir puis... comment ça va s'appliquer. Et vous comprendrez que j'aimerais valider avec la ville de Saint-Jérôme, parce que c'est elle qui connaît...

**M. Poëti** : On va vous la montrer, on va...

**Mme Ouellet** : On peut suspendre?

**M. Poëti** : Est-ce qu'on peut suspendre? On va envoyer la...

**M. Reid** : On peut le distribuer, oui. On peut suspendre quelques instants les travaux de la commission.

*(Suspension de la séance à 16 h 39)*

*(Reprise à 16 h 50)*

**Le Président (M. Reid)** : Alors, à l'ordre s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux.

**Des voix** : ...

**Le Président (M. Reid)** : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous avons suspendu quelques instants pour permettre un échange. Pour la suite des choses, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 3? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : Oui, bien, merci, M. le Président. On a pu jeter un coup d'oeil sur deux amendements qui s'en viendraient, là, pour consulter la ville de Saint-Jérôme sur le financement et sur les normes. Toutefois, moi, j'aimerais ça pouvoir avoir le temps de valider avec la ville de Saint-Jérôme, étant donné leur position assez ferme exprimée dans leur mémoire. Pour qu'on puisse aller plus vite, parce que ça n'aura pas d'impact, là, directement sur les autres articles, moi, je vous suggérerais de suspendre. On pourra procéder, à ce moment-là, à l'étude des autres articles, et je vous propose de suspendre, à ce moment-là, l'article 3.

**Le Président (M. Reid)** : Est-ce qu'on a un consentement pour suspendre l'article 3?

**M. Poëti** : On n'a pas de consentement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid)** : Pas de consentement.

**M. Poëti** : Pour la seule raison, la seule raison : on est sur le principe aujourd'hui. Et on a pris... On est sur le principe du projet de loi. Et ce qu'on a fait en bonne foi et en collaboration, c'est expliquer l'ensemble des questionnements, des préoccupations, et on a expliqué plus loin, on a montré des amendements qui venaient plus tard, rassuré la députée de Vachon, rassuré nos collègues de la CAQ. Et toute cette partie-là d'explication, pour moi, est claire. Maintenant, on n'est pas obligé d'être d'accord, mais ce que j'ai... Nous avons pris le temps, depuis plus de 30 à 40 minutes, pour ça, on est sur le principe, on a expliqué de toutes les façons les tenants et aboutissants, on a prouvé sur les chiffres, on a prouvé sur les montants d'investissement, et surtout ça.

Et, s'il y a une raison pour laquelle je pense qu'on devrait s'exprimer en démocratie... On me demande de permettre ce qu'il y a deux jours nous avons été tous sidérés d'entendre, qu'un autobus qui circulait sur un tracé ne pouvait embarquer quelqu'un, pouvait débarquer mais pas permettre d'embarquer, qu'on obligeait des étudiants de marcher pendant un kilomètre parce que l'autobus ne les emmenait pas, passait devant mais ne les débarquait pas. Pour moi, c'est quelque chose d'inacceptable. Et, si on a dit que ce qui est au coeur de ce projet de loi là, c'est l'usager, bien, pensons à l'usager. C'est ce qu'on veut faire.

Et, pour ce qui est de la ville de Saint-Jérôme, elle aura la place à pouvoir être représentée. Nous avons montré sur le volet financier nos ouvertures, nous avons montré la possibilité de représentation. Alors, moi, M. le Président, je pense qu'on est prêts à voter.

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

**M. Lemay** : Merci, M. le Président. Deux choses. Premièrement, je comprends qu'il va y avoir des amendements futurs puis je voulais juste mentionner que j'aimerais savoir s'il y aurait une... Parce que le ministre nous a parlé d'une ouverture pour qu'il y ait une représentation, pour la ville de Saint-Jérôme, au niveau, là, des décisions, bon. Mais je voulais savoir : Si on avance dans le projet de loi, est-ce que le ministre a une ouverture, quand il aura ses amendements, tu sais, s'il y a des articles qui sont adoptés, qu'il y ait une rétroaction, pour qu'on puisse revenir, si jamais il y avait lieu, puis si jamais l'article 3 serait adopté tel quel, pour des raisons x, là? Est-ce que le ministre serait... une ouverture pour s'assurer que la représentation de la ville de Saint-Jérôme soit bien représentée à travers les articles?

**M. Poëti** : Pour le mécanisme de représentation, c'est ce que j'ai dit : On va l'évaluer pour qu'il y ait un mécanisme, que Saint-Jérôme ait une représentation. Mais, j'ai la force de mes convictions, on ne va pas rétrécir le territoire. Ça, ça n'arrivera pas. Je n'aurai pas cette ouverture-là.

**M. Lemay** : O.K. Puis là, M. le ministre, je comprends que vous êtes... votre position, c'est d'adopter l'article 3 tel quel, mais ça reste que la ville de Saint-Jérôme est quand même venue faire une représentation en commission. Et puis, à la lumière des nouvelles informations, ça n'empêche pas de pouvoir progresser aujourd'hui, là, en commission sur les articles subséquents et simplement suspendre l'article 3 pour pouvoir faire les vérifications auprès de la ville de Saint-Jérôme, ce qui permettrait d'avancer dans le projet de loi. Et éventuellement, l'article 3, bien, on en rediscutera.

Moi, il ne semble que la proposition de suspendre l'article 3 semble intéressante dans la mesure que la ville de Saint-Jérôme s'est déplacée ici et puis là, bien, elle n'est plus ici. On est en étude détaillée, on a des informations nouvelles, vous avez apporté des éclaircissements avec votre équipe. Peut-être que la ville de Saint-Jérôme, au final, va dire : Ah! vous savez, ça nous satisfait, les réponses que le ministre et son équipe nous ont faites, puis on y va, de l'avant. Ou la ville de Saint-Jérôme va dire : Non, je tiens mordicus à mes recommandations, et voici pourquoi : Les informations qui ont été apportées, on est en désaccord puis... Ce qui nous permettrait, nous, à l'opposition, de pouvoir faire notre rôle et puis de pouvoir entendre toutes les parties concernées.

**Le Président (M. Reid)** : Bon, étant donné...

**M. Poëti** : ...

**Le Président (M. Reid)** : Excusez-moi, mais, étant donné qu'il y a eu des nouveaux arguments, là, je dois demander encore une fois s'il y a consentement pour suspendre l'article 3. Est-ce qu'il y a consentement?

**Mme Ouellet** : Consentement.

**M. Lemay** : Consentement.

**M. Poëti** : Pas de consentement.

**Le Président (M. Reid)** : Pas de consentement. Alors, M. le ministre.

**M. Poëti** : En tout respect, ce n'est pas la ville de Saint-Jérôme qui fait le projet de loi. Et elle pourrait être en désaccord avec certaines choses. Ce pour quoi on a des ouvertures : pour leur permettre de trouver un mécanisme de représentativité.

On a expliqué les raisons pour lesquelles on a cette fermeture-là. Et, bien que la députée de Vachon nous dit : Bien, je ne les ai pas entendus dire qu'il y avait un problème financier, il y en a un. Mais, au-delà du problème financier, c'est l'efficacité, c'est ce que l'utilisateur peut retirer. La députée de Vachon nous invite à accepter ce qui était inacceptable il y a deux jours, de laisser des jeunes marcher sur le bord de la rue, de laisser à Boucherville des gens marcher deux kilomètres pour se rendre à l'autre... C'est ça qu'on nous demande d'accepter aujourd'hui. Je dis non à cela, mais j'ai l'ouverture pour l'avenir, j'ai l'ouverture avec des amendements qu'on vous a montrés pour vous convaincre.

Maintenant, je rappelle aussi qu'il y a 83 municipalités, hein, dans les CIT, 83. On pourrait faire ça avec chacune des municipalités. L'intention, ce n'est pas ça, l'intention, ce n'est pas ça, c'est de les regrouper pour avoir un meilleur service. L'intention, c'est abaisser les structures, ce n'est pas abolir l'AMT, c'est donner un meilleur service. C'est ça qu'on veut faire, donc, à ce stade-ci.

Évidemment, il pourrait arriver en cours du projet de loi qu'on aura certains désaccords, ce pour quoi il y a un système démocratique. Et, moi, il me semble avoir été assez clair, vous pourriez être en désaccord ou mieux comprendre pour laquelle raison on veut aller là. Mais maintenant il y a aussi un moment où on doit passer au vote.

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

**Mme Ouellet** : Oui, je voudrais savoir : Est-ce que la réserve indienne de Kahnawake a été consultée sur le projet de loi?

**M. Poëti** : C'est le Secrétariat des affaires autochtones qui a été consulté, pas la réserve. Il les représente. Ils ont... c'est ça, ils ont reconduit exactement la situation actuelle.

**Mme Ouellet** : Bien, je m'excuse, mais je ne pense pas que vous reconduisez la situation actuelle, parce que la situation actuelle, c'est l'AMT, et l'autorité ne gèrera pas la même chose que l'AMT, étant donné que l'AMT, ce n'était qu'exclusivement les réseaux de trains de banlieue. Donc, ce n'est pas une reconduction de la situation actuelle. Sur la partie du train, oui, mais, sur la partie de l'autobus, c'est différent.

C'est comme la ville de Saint-Jérôme, je crois qu'elle était tout à fait à l'aise d'être couverte par le territoire de l'AMT, mais pas du tout à l'aise d'être couverte par l'autorité et le réseau. Donc, vous ne pouvez pas dire que c'est du pareil au même, là.

**M. Poëti** : Moi, je ne les ai pas... O.K.

**Le Président (M. Reid)** : Vous avez terminé, Mme la députée de Vachon?

**Mme Ouellet** : Non, pas encore. Donc, moi, je voulais juste m'assurer si les gens de Kahnawake avaient été consultés de façon spécifique. Et je comprends que vous me dites que vous avez consulté le Secrétariat aux affaires autochtones, mais est-ce que le Secrétariat aux affaires autochtones a consulté pour ce projet de loi là, la réserve de Kahnawake?

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

**M. Poëti** : Alors, je dois spécifier à la députée de Vachon que Kahnawake n'est pas membre du CIT, elle est une cliente. La réforme ne prévoit aucun changement pour Kahnawake, le territoire resterait le même. Le territoire de l'ARTM et du RTM sera celui de l'AMT. Sur le plan de l'offre de services, le projet de loi ne propose aucun changement à la situation actuelle, le RTM maintiendra la desserte ferroviaire actuelle, car il succédera à l'AMT, et il maintiendra la desserte par autobus actuelle, car il succédera au CITSO. Sur le plan des contributions financières, il n'y a aucun changement à la situation actuelle.

Alors, je ne sais pas si vous voulez trouver un changement qui n'existe pas, mais il n'y en a pas. Et c'est une cliente. Alors, ça m'apparaît qu'il n'est... Kahnawake n'est pas membre du CIT, je ne vois pas l'ombre d'une problématique.

• (17 heures) •

**Le Président (M. Reid)** : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 3? M. le député de Masson.

**M. Lemay** : Bien, juste sur le dernier propos du ministre, là, quand vous dites qu'il n'y a aucun changement mais que Kahnawake est cliente, mais maintenant, en faisant partie du territoire, ça devient... elle n'agit plus en tant que cliente, elle devient partie prenante du nouveau réseau. Je voulais juste m'assurer que c'est ça que vous vouliez dire, là. Elle ne sera plus une cliente, là, elle va faire partie du RTM, là.

**M. Poëti** : La réforme ne prévoit aucun changement pour Kahnawake. Le territoire resterait le même. Le territoire de l'ARTM et du RTM sera celui de l'AMT. Sur le plan de l'offre de services, le projet de loi ne propose aucun changement à la situation actuelle. Le RTM maintiendra la desserte ferroviaire actuelle, car il succédera à l'AMT. Il maintiendra la desserte par autobus actuelle, car il succédera au CIT.

Alors, deux articles de loi qui vont être plus précis sur Kahnawake : 8 à 13 et 10, du pouvoir de conclure... 8, alinéa 3°, pardon, pour deux dessertes, et 10, au pouvoir de conclure.

Et aussi, à titre d'information, l'offre de transport en commun sur le territoire de Kahnawake se limite au circuit 98 et au service du corridor Châteauguay-route 138, tous deux offerts par le CITSO.

**Une voix** : ...

**M. Poëti** : CITSO : sud-ouest.

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

**M. Lemay** : Bien, moi, je trouve juste ça particulier d'apprendre aujourd'hui que seul le Secrétariat des affaires autochtones a été consulté quant à l'inclusion de la réserve indienne de Kahnawake dans le territoire de l'autorité, considérant qu'on agit de nation à nation depuis plus de 30 ans. Tu sais, j'espère que le Secrétariat des affaires autochtones a consulté le chef de bande de Kahnawake pour l'aviser de cette nouvelle mesure, qu'ils seraient inclus dans le territoire de l'autorité. J'ose croire qu'ils l'ont fait.

**M. Poëti** : Bien, c'est sûr qu'ils l'ont fait. Et les avis qu'on a sont corrects. Mais je veux juste vous dire, ça fait trois fois que je le lis, là : On ne change pas, d'aucune façon, la situation. Alors, je ne pense pas qu'il y avait un désaccord à ne pas changer la situation actuelle. Elle n'annonce pas une problématique, elle ne demande pas un ajustement, elle ne demande pas autre chose que la situation actuelle. Ils sont en accord avec la situation actuelle.

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

**Mme Ouellet** : Oui. Je vais refaire une demande de suspension. Le chercheur qui travaille avec nous est en train de valider avec la ville de Saint-Jérôme, et j'aimerais ça pouvoir avoir le temps d'avoir leur écho avant de voter l'article 3. Donc, je vous redemande une suspension de l'article 3 pour être capable d'avoir le feedback de la ville de Saint-Jérôme avant de voter l'article.

**M. Poëti** : Écoutez, je vous rappelle, M. le Président, qu'il y a 390 articles. Si on fait des téléphones à chaque article, je pense qu'on n'est pas sortis de l'auberge. Et je ne pense pas que c'est l'objectif du but visé de ce projet de loi là. Je me suis opposé deux fois à ce qu'on suspende, ça sera la troisième.

**Le Président (M. Reid)** : Juste une question, je veux comprendre...

**M. Poëti** : Ils sont venus en commission, Mme la députée de Vachon.

**Le Président (M. Reid)** : Excusez-moi, M. le ministre, je veux comprendre. Est-ce que vous demandez une suspension de l'article ou une suspension de la commission?

**Mme Ouellet** : Juste de l'article. Juste de l'article. On pourrait... Et ça irait beaucoup plus rapidement. Le ministre qui veut procéder plus rapidement, ça irait beaucoup plus rapidement qu'on puisse avoir les informations pour voter en toute connaissance de cause. Je demande juste la suspension de l'article 3...

**Le Président (M. Reid)** : Écoutez, je vais...

**Mme Ouellet** : ...et je suis prête maintenant...

**Le Président (M. Reid)** : ...je vais demander pour une troisième fois, parce qu'il y a un élément nouveau : Est-ce que j'ai consentement pour suspendre l'étude de l'article?

**M. Poëti** : Il n'y a pas de consentement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid)** : Il n'y a pas de consentement, Mme la députée. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article 3? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : M. le Président, avec le manque de collaboration, pour la suspension, du ministre, je déposerai...

**M. Poëti** : On me prête des intentions, que je n'accepte pas, M. le Président, ici.

**Mme Ouellet** : ...un amendement.

**M. Poëti** : J'aimerais que...

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

**M. Poëti** : M. le Président...

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

**Mme Ouellet** : J'ai parlé pour la suspension.

**M. Poëti** : Non, vous avez... «Manque de collaboration».

**Mme Ouellet** : Pour la suspension.

**M. Poëti** : Ça, ce n'est pas acceptable!

**Mme Ouellet** : Pour la suspension.

**Le Président (M. Reid)** : Bien, écoutez, ce n'est pas des... Parce qu'il faut comprendre, là : le règlement parle de prêter des intentions, et il y a un qualificatif, qui n'existe pas, là, actuellement, ici, là. Je ne me souviens pas du qualificatif exact, mais... indignes. Écoutez, je ne pense pas que, quand on dit qu'on manque de collaboration, c'est indigne. C'est une opinion, ça peut valoir ce que ça vaut, mais...

**M. Poëti** : Non, mais elle me prête des intentions qui sont inexactes, M. le Président.

**Le Président (M. Reid)** : Non, ce n'est pas une question de... Le règlement ne parle pas d'intentions inexactes. On va mettre ça... une fois pour toutes, parce qu'on va travailler longtemps ensemble, là : c'est des intentions...

**M. Poëti** : Bien, vous l'avez fait ce matin.

**Le Président (M. Reid)** : Quand on parle d'intentions au niveau du règlement, c'est des intentions indignes. Comme président, je juge que dire que quelqu'un manque de collaboration, ce n'est pas de prêter une intention indigne. C'est un jugement qui vaut ce qu'il vaut, qu'on peut discuter, mais ce n'est pas prêter des intentions indignes. Donc, on ne peut pas faire appel au règlement pour une question comme celle-là.

**M. Poëti** : Alors, compte tenu du manque de collaboration de la députée de Vachon, je refuse cet arrêt-là.

**Le Président (M. Reid) :** Non, mais ça, ça a été refusé, là, la demande de suspension. Mais l'étude de l'article 3 n'est pas terminée. Donc, s'il y a quelqu'un qui veut intervenir sur l'article n° 3, cette députée ou ce membre de la commission a la parole. Et je pense que Mme la députée de Vachon est en train d'intervenir.

**Mme Ouellet :** Oui, je suis en train d'intervenir. J'essaie d'écouter deux choses en même temps, comme vous voyez. Donc, c'est certain que ce que je comprends du retour, c'est que la ville de Saint-Jérôme est en train de réfléchir à qu'est-ce qui peut être fait pour améliorer. Donc, effectivement, on aurait de besoin d'un petit peu de temps.

Et je pense que les arguments du ministre... Lorsqu'il dit — et là c'est lui qui me prête des intentions — qu'on veut que ce qui se passe à Boucherville se reproduise à Saint-Jérôme, ce n'est pas du tout le cas. Et je pense que ce n'est pas la façon de donner des arguments pour la ville de Saint-Jérôme et je ne crois pas que la ville de Saint-Jérôme souhaite diminuer la qualité des services de transport collectif. Parce que, quand vous dites ça, vous prétendez que c'est son intention, alors que ce n'est pas le cas. Donc, je pense que la ville de Saint-Jérôme veut améliorer le transport collectif et qu'on souhaiterait pouvoir avoir un peu de temps.

À 340 articles, je pense qu'on aurait tout le loisir de pouvoir étudier les autres articles, et de continuer à avancer, et à ce moment-là de se donner un 12 à 15 heures, jusqu'à demain, pour pouvoir avoir un petit peu de feedback de la ville de Saint-Jérôme. Vous comprenez que ça a beaucoup d'impacts chez eux. Ce n'est pas pour rien qu'ils ont pris le temps de se déplacer ici, à Québec, en commission parlementaire. Donc, moi, je pense qu'il faut avoir de l'ouverture. Et on pourrait très bien pouvoir régler cette question-là demain et passer aux autres articles aujourd'hui.

**Le Président (M. Reid) :** Attendez! Si, sur cette question, je n'ai pas de consentement, donc on ne peut pas faire ce que vous demandez. M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, j'aurais peut-être une idée, là, au niveau... possible d'établir un consensus. Mais j'aurais deux questions avant de proposer mon idée. M. le ministre, vous avez mentionné tantôt que Saint-Jérôme a une dette de 31 millions, approximativement, envers l'AMT. Et puis la valeur des actifs reliés à cette dette-là, qu'est-ce qu'elle est? Est-ce qu'on le sait?

(Consultation)

**M. Poëti :** Je vais laisser Sylvain vous donner...

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

**M. Poëti :** Non, mais je dois quand même vous dire qu'ils ne paient que 30 % de l'exploitation. La dette est de 31 millions. S'ils devaient payer 100 % de l'exploitation, c'est autre chose, là. À date, ils paient 30 % de l'exploitation.

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

**M. Sauvé (Sylvain) :** Donc, est-ce que la question porte sur les actifs totaux de l'AMT ou ceux spécifiquement imputables à Saint-Jérôme?

**M. Surprenant :** Imputables à Saint-Jérôme.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Ça, je n'ai pas l'information.

**M. Surprenant :** O.K. Mon autre question, c'est : Vous avez mentionné tantôt qu'il y a 182 départs par jour Saint-Jérôme—station Montmorency. En plus, pour être bien clair, là, pour les auditeurs puis moi-même après aussi, est-ce que c'est des autobus, ça, ou c'est un circuit d'autobus?

**M. Sauvé (Sylvain) :** Oui, c'est un circuit d'autobus, la ligne n° 9. C'est la ligne la plus importante du CIT Laurentides, actuellement.

**M. Surprenant :** D'accord.

**M. Sauvé (Sylvain) :** Puis, 182 départs, c'est dans les deux directions. Donc, 91 départs vers Laval, 91 départs vers Saint-Jérôme. Donc, c'est quand même beaucoup.

**M. Poëti :** Oui. Ce n'est pas vers le nord.

**M. Surprenant :** Vers le sud. Alors, il n'y aurait pas moyen d'avoir une entente particulière pour ce service-là, qu'il continue, puis qu'à travers ça les actifs reliés à la gare soient transférés, et que la ville, donc, maintienne le contrôle sur les opérations locales au niveau de l'autobus, pour satisfaire tout le monde?

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

**M. Poëti** : Non, pas de la façon dont le projet de loi est fait et sur les investissements qui ont été faits par le gouvernement à la demande de Saint-Jérôme. On semble pousser du revers, rapidement, la demande même de Saint-Jérôme de faire partie, évidemment, du réseau de l'AMT. On oublie ça aujourd'hui parce que c'est installé. On ne peut pas oublier ça.

• (17 h 10) •

**Le Président (M. Reid)** : Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : Oui. J'aimerais ça... Là, on parle de 182 départs, c'est ça que vous nous avez dit, vers Montréal. Il y a combien de départs...

**M. Poëti** : M. Sauvé, ce n'est pas ce qu'il a dit. C'est : allers 90, 90.

**Mme Ouellet** : 90, 90? Donc, 90 allers, 90 retours. Et ça, j'imagine, comme vous l'avez dit, que ce n'est pas utilisé seulement que par la ville de Saint-Jérôme, mais l'ensemble de l'axe où passe l'autobus. Est-ce que vous avez l'information pour le nombre d'autobus qui partent vers le nord?

**M. Poëti** : Non, je... Peut-être qu'on peut l'avoir, mais je ne vois pas en quoi ça vient aider à la discussion. Je n'ai pas le nombre vers le nord, mais je peux vous dire que ce qu'on a vers le sud est clair : c'est la ligne la plus importante. Je suis désolé de ne pas avoir toutes les lignes des 83 municipalités, mais on a les plus importantes. Et celles vers Montréal, de Montréal à Saint-Jérôme, c'est les chiffres qu'on vous donne.

**Le Président (M. Reid)** : Merci. Mme la députée de Vachon, d'autres interventions?

**Mme Ouellet** : Oui. Bien, je comprends que le ministre ne l'a pas, mais je pense que son équipe doit l'avoir. Donc, est-ce que c'est possible d'avoir l'information du nombre de lignes qui vont...

**Le Président (M. Reid)** : C'est le ministre qui décide qui parle en son nom, là.

**M. Poëti** : Moi, je pense qu'on a donné l'ensemble de l'information concernant Saint-Jérôme.

**Mme Ouellet** : Donc, M. le Président, je comprends que le ministre refuse de céder la parole à ses collègues pour pouvoir avoir une réponse des circuits...

**M. Poëti** : C'est inexact. Ce n'est pas une question de...

**Mme Ouellet** : ...circuits d'autobus vers le nord — non, laissez-moi juste terminer — les circuits d'autobus vers le nord. En fait, cette question-là, elle est directement liée au contenu du mémoire de la ville de Saint-Jérôme, qui dit que, à la page 13, 4.2, «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...» Et la ville qui nous a dit un peu plus tôt que, dans le fond, seulement que 25 % de ses habitants... 24,1 % de ses habitants faisaient des déplacements vers Montréal.

Donc, je comprends qu'il y a 90 départs vers le sud, mais, comme la ville de Saint-Jérôme souhaite aussi se développer vers le nord et nous disait en commission parlementaire que l'ensemble de ses activités étaient plus intenses vers le nord, j'aimerais qu'on puisse ici, à la commission... pour être capables d'apprécier l'impact d'intégrer la ville de Saint-Jérôme à l'autorité, d'avoir le nombre de départs qui est à l'intérieur — j'imagine, là, c'est géré par le CIT — de Saint-Jérôme vers le nord.

**M. Poëti** : M. le Président?

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

**M. Poëti** : Alors, écoutez, encore une fois, une vision phénoménale du projet de loi sans y être encore arrivée. Et je vais...

**Mme Ouellet** : C'est pour ça qu'on demande de suspendre.

**M. Poëti** : Ce n'est pas nécessairement une critique, ça pourrait être même un compliment. Mais ce que j'aimerais de la députée de Vachon, c'est peut-être de faire les articles par article et de ne pas chercher ce qui n'est pas exactement à l'article.

Parce qu'à l'article 100 — alors, je vous ramène à l'article 100 du projet de loi. Vous n'avez pas eu le temps d'y aller, c'est correct. C'est la page 72 : Loi sur les transports. L'article 48.18 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le règlement d'une municipalité [...] dont le territoire est compris dans celui de l'Autorité régionale de transport métropolitain doit être approuvé par l'autorité.»

L'article 101 : L'article 88.1 de cette loi est modifié par le remplacement de la définition de «organismes publics de transport...» de la suivante.

**Une voix : 48.18.**

**M. Poëti :** «48.18. Une municipalité locale peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministre, organiser un service de transport en commun de personnes sur le territoire de la municipalité et assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire. Le règlement doit décrire le service projeté.»

C'est exactement la réponse à votre question, mais elle vient à l'article 100. On est juste à 3. Alors, c'est ça, la réponse. Et, si on veut de la collaboration, en voici une excellente : on saute 97 articles pour vous rassurer. Mais c'est ça. Alors, malheureusement, vous nous prêtez des intentions, qui sont inexactes, de ne pas vouloir permettre à Saint-Jérôme d'améliorer son service.

M. le Président, je dois vous dire, je le réitère encore une fois : Le coeur et l'objectif de ce projet de loi, c'est l'usager. Est-ce qu'on va interdire à une ville qui est prospère, qui va bien, qui est un modèle, à travers le Québec, en développement, de ne pas continuer à développer? La loi, à l'article 100, est très claire à ce sujet-là. Donc, je ne pense pas que c'est nécessaire de les appeler pour leur demander si c'est une bonne idée, ils pourraient vraiment le faire.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. En fait, on vient d'avoir une démonstration magistrale de la part du ministre de l'intérêt de suspendre, des fois, certains articles pour faire les autres, parce qu'effectivement, au stade où on en est, on n'a pas étudié l'ensemble des autres articles. Et les suspensions sont utilisées régulièrement en commission parlementaire justement pour permettre ce que vient de démontrer, de façon très claire, le ministre des Transports. Donc, c'est exactement dans la même logique que nous demandions une suspension de cet article-là. Parce qu'une fois qu'on vote cet article-là on ne peut pas revenir une fois que le vote est fait.

Et je ne comprends pas la résistance du ministre des Transports pour la suspension des articles. C'est une pratique extrêmement courante, on fait ça régulièrement dans des projets de loi. On l'a même fait avec le ministre des Transports dans d'autres projets de loi précédemment, où on a suspendu une série d'articles, puisque la discussion dans le détail se faisait dans des articles ultérieurs, pour nous permettre de voir le détail avant de revenir sur une décision globale.

Donc, j'aurais souhaité pouvoir poser ces questions de détail là dans les articles spécifiques, mais malheureusement il n'a pas été possible de suspendre l'article. Donc, je redemanderais la même question : Il y a combien de réseaux d'autobus, à Saint-Jérôme, qui vont vers le nord? Maintenant qu'on sait qu'il y en a 90, dans un sens et dans l'autre, vers Montréal, combien de réseaux d'autobus vont vers le nord, du côté de la ville de Saint-Jérôme?

**M. Poëti :** Dans un premier temps, M. le Président, je veux réitérer une chose que j'ai entendue, que je ne crois pas exacte. La députée de Vachon vient de dire qu'on ne peut pas réouvrir un article s'il est déjà passé? On a déjà travaillé ensemble dans quelques projets de loi et on peut réouvrir un article, avec consentement, sans aucun problème. Votre expérience parlementaire, pas mal plus grande que plusieurs personnes qui sont assises ici... Je suis étonné que vous disiez quelque chose qui laisse sous-entendre que ce n'est pas vrai quand c'est vrai.

Ceci étant dit, deuxièmement, le nombre de lignes qu'il y a vers le nord m'importe peu, et ce que je vous dis, c'est est que, s'ils veulent les augmenter, ils peuvent! Ce n'est pas grave! Mais, quand vous soulignez que, vers Montréal... Parce qu'on sait, une des lignes les plus importantes, en fait la plus importante, CIT Laurentides, nous amènerait exactement où vous ne vouliez pas aller. Vous étiez sidérée d'entendre l'exemple de Saint-Bruno, parce que vous connaissez cette région-là, et vous avez été stupéfaite d'entendre l'exercice des trois jeunes qui étaient là pour Boucherville, et vous me demandez indirectement, aujourd'hui, d'autoriser la même chose à la ligne la plus importante de Saint-Jérôme? La réponse, c'est non.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions? Il vous reste quelques secondes.

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, on va clarifier : Jamais on n'a demandé de faire la même chose, là. Là, je pense que vous inventez des propos...

**Le Président (M. Reid) :** Vous vous adressez au président, Mme la députée.

**Mme Ouellet :** Jamais on n'a demandé qu'arrive la même chose, c'est très clair. Et je suis certaine que la ville de Saint-Jérôme non plus. Et là je pense que le ministre invente des propos, et effectivement ces propos-là n'ont jamais été tenus. Ce qu'on veut, c'est une amélioration du service. Et ce n'est pas parce que la ville de Saint-Jérôme ne serait plus à l'intérieur de l'autorité que, nécessairement, ce service-là ne serait plus offert, je pense que ce n'est clairement pas l'objectif. Et, que le ministre prétende que c'est un résultat qui découlerait directement, je crois que c'est faux de prétendre et de conclure cette conclusion-là. Donc, moi, je pense qu'il faut faire attention, là, de ne pas conclure que l'intention de la ville de Saint-Jérôme est de diminuer le service de ses citoyens. Je crois que c'est faux et je crois qu'on ne peut pas prétendre ça ici, en commission parlementaire.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Je crois que vous avez épuisé votre temps de parole, Mme la ministre... Mme la députée de Vachon.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 3? L'article n° 3 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Mme Ouellet** : Sur division.

**Le Président (M. Reid)** : Sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article n° 4.

**M. Poëti** : L'article n° 4 : «Le siège de l'autorité est situé à l'endroit qu'elle détermine sur son territoire. «L'autorité publiée à la *Gazette officielle du Québec* un avis de la situation de son siège et de tout changement dont celui-ci fait l'objet.»

Aux commentaires : L'article 4 de cette loi introduit une disposition concernant la fixation du siège social de l'autorité et le mode de publication du lieu précis de son emplacement.

**Le Président (M. Reid)** : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article n° 4? L'article... Oui. Pardon, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet** : Oui. Je voudrais savoir : Actuellement, l'AMT vient, il n'y a pas tellement longtemps, de déménager dans des nouveaux bureaux.

• (17 h 20) •

**Une voix** : De rénover des bureaux.

**Mme Ouellet** : En tout cas, moi, quand j'ai eu l'occasion d'aller les rencontrer — sur quelques années, là, j'ai eu plus qu'une rencontre — ce n'étaient pas les mêmes bureaux. Est-ce que c'est l'intention de conserver les mêmes bureaux pour l'autorité ou de changer de bureaux?

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

**M. Poëti** : Alors, bien, écoutez, moi, j'ai toujours connu l'AMT où elle est là, mais j'ai une jeune carrière. Alors, effectivement, c'est possible qu'ils aient déménagé. Mais, l'intention, évidemment dans un exercice de saine gestion, compte tenu des baux qui sont déjà en place, signés, et tout ça, s'il est possible de garder les baux et de rester sur place, on va le faire, c'est sûr. Ça, ça sera le comité de transition qui va prendre cette décision-là finale, mais le comité de transition a le devoir et la responsabilité de le faire au plus bas coût.

**Le Président (M. Reid)** : Merci. D'autres questions, d'autres interventions sur l'article n° 4? L'article n° 4 est-il adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Reid)** : J'ai été un petit peu plus rapide que vous, M. le député de Masson. Est-ce que vous tenez absolument à faire cette intervention?

**M. Lemay** : Bien, c'était un court commentaire.

**Le Président (M. Reid)** : Oui? Allez-y.

**M. Lemay** : En fait, je voulais juste savoir, au niveau... On parle du «siège de l'autorité est situé», puis là on parle de faire la publication dans la *Gazette officielle*. Peut-être que vous allez me dire : Ça va être mentionné plus tard dans le projet de loi, là, mais, par rapport aux membres du conseil d'administration qui vont être au siège social, est-ce que ça aussi, ça va être publié dans la *Gazette officielle*?

**M. Poëti** : Je vais laisser la légiste vous dire pour les critères légaux de ça, là.

**Le Président (M. Reid)** : Me Bacon, c'est à vous.

**Mme Bacon (Nathalie)** : M. le Président, je vais faire préciser votre question, si vous voulez bien, s'il vous plaît : Est-ce que vous parlez de résidence des membres du conseil d'administration?

**M. Lemay** : Non, je veux juste c'est qui les... qui vont être membres du conseil d'administration, si ça va être publié dans la *Gazette officielle*. C'était juste une question... si c'était spécifié un peu plus loin dans le projet de loi.

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

**Mme Bacon (Nathalie)** : M. le Président, pour les nominations gouvernementales, il y a toujours un décret qui est publié dans la *Gazette*, là.

**Une voix** : ...

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

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, M. le ministre, nous passons à l'article n° 5. Pardon?

**Mme Ouellet :** C'est parce qu'on a eu la réponse que les nominations gouvernementales sont dans la *Gazette*, mais ce n'est pas tous les membres...

**M. Poëti :** M. le Président, je n'entends pas ce qu'elle dit, ça parle à côté. Excusez-moi.

**Mme Ouellet :** Ce n'est pas tous les membres du C.A. qui sont nommés par le gouvernement, il y en a une partie qui sont nommés par la CMM. Donc, est-ce que ces membres-là seront aussi publiés dans la *Gazette officielle*?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président, il n'y a aucune obligation de publier dans la *Gazette officielle* pour la CMM, pour leurs nominations.

**M. Poëti :** Ça existe déjà. C'est les règles actuelles de la CMM.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! parce que moi, je... Est-ce qu'il y a un autre endroit pour parler de ça? Parce que, là, on a rouvert un petit peu la discussion sur l'article 4, qui ne parlait pas vraiment de ça.

**M. Lemay :** Oui. Bien, en fait, M. le Président, toujours sur l'article 4, parce que peut-être que, dans le fond, on était un peu rapides sur...

**M. Poëti :** C'est exact, parce qu'on en parle plus loin.

**M. Lemay :** On en parle plus loin?

**M. Poëti :** Les conseils d'administration, oui, il en est question.

**M. Lemay :** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** D'accord. Alors, nous allons passer à l'article 5, M. le ministre.

**M. Poëti :** L'article 5, on voudrait déposer un amendement. On l'a transmis, je ne sais pas si vous l'avez eu. Ils vont vous transmettre l'amendement, M. le Président. Ça fait que suspendre, le temps...

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

**M. Poëti :** Bien, je peux... Mais j'aimerais qu'ils l'aient.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, on va le distribuer... Oui. Alors, on va suspendre quelques instants pour faire les photocopies et les distribuer.

*(Suspension de la séance à 17 h 24)*

*(Reprise à 17 h 26)*

**Le Président (M. Reid) :** Nous reprenons nos travaux. M. le ministre, l'article 5.

**M. Poëti :** Alors, l'article 5 : «Dans une perspective de développement durable, l'autorité a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire.

«À cette fin, l'autorité planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers.

«L'autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif.

«Pour l'application de la présente loi, sont des organismes publics de transport en commun : le Réseau de transport métropolitain, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal.

«La compétence en matière de transport collectif des personnes que la présente loi confère à l'autorité sur son territoire a préséance sur toute compétence semblable qu'un organisme public de transport en commun ou qu'une municipalité[...] — et c'est là qu'il y aurait le changement, proposition d'amendement — dont le territoire est compris dans le sien, pourrait exercer en vertu d'une loi générale ou spéciale.»

Aux commentaires : L'article 5 de cette loi énonce la mission de l'autorité ainsi que le cadre dans lequel elle exercera. L'autorité se voit ainsi confier la mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes

sur son territoire. Dès lors, l'autorité sera chargée de la planification des services de transport collectif ainsi que du développement, du soutien et de la promotion de tels services. Elle identifiera les besoins en matière de transport collectif et elle devra collaborer avec le ministre des Transports, la Communauté métropolitaine de Montréal afin d'assurer une vision complète et intégrée de cette mobilité.

Cet article prévoit, au dernier alinéa, une règle de préséance en ce qui concerne la compétence de l'autorité afin d'éviter toute dichotomie découlant d'une pluralité d'intervenants en matière de transport local et régional, et ce, dans l'objectif d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport.

La proposition d'amendement à l'article 5 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain : Supprimer le mot «locale» au dernier alinéa de l'article 5 proposé. Pour inclure les MRC.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! ce n'était pas dans le...

**Mme Bacon (Nathalie) :** Non, mais c'est pour le commentaire.

**Le Président (M. Reid) :** Ah! c'est pour le commentaire.

**M. Poëti :** Pour le commentaire.

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

**M. Poëti :** Donc, c'est pour le commentaire. On supprime «locale».

**Le Président (M. Reid) :** O.K. En enlevant «locale», ça permet d'incorporer les MRC automatiquement.

**M. Poëti :** Oui. Oui, exactement.

**Le Président (M. Reid) :** O.K., je comprends. Je comprends. Ça marche. Ça marche. Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 5? Pardon, sur l'amendement! Sur l'amendement?

**Mme Ouellet :** Sur l'amendement.

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

**Mme Ouellet :** J'aimerais comprendre. Donc, on enlève le mot «locale» pour que le mot «municipalité» puisse inclure «MRC». C'est ce que je comprends. Je suis un peu surprise que le mot «municipalité» inclue «MRC», mais vous me confirmerez.

Et, «pourrait [s']exercer en vertu d'une loi générale ou spéciale», à quoi vous pensez? Pourquoi vous voulez donner une préséance de l'autorité... préséance sur des lois générales ou spéciales qu'une municipalité aurait voulues? De quoi vous voulez vous protéger avec ça?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je vais répondre, M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

• (17 h 30) •

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, il y a plusieurs lois, dans le corpus législatif, qui donnent des compétences soit à une MRC soit à une municipalité locale. Et le but du cinquième alinéa de l'article 5 n'est pas de retirer ces compétences-là à ces municipalités mais plutôt de faire en sorte que la compétence de l'autorité ait préséance.

Alors, une première approche aurait pu être de retirer les compétences en allant abroger des compétences en transport, mais l'approche qui a été préconisée, c'est de faire en sorte que les compétences concurrentes vont pouvoir continuer de s'exercer mais que, lorsque l'autorité va agir et qu'il y aura empiètement de compétences, si on peut dire, l'autorité aura préséance.

Et là il y a plusieurs lois qui s'appliquent, là, faire la nomenclature pourrait être très longue. Vous avez la Loi sur les cités et villes, vous avez la Loi sur les compétences municipales, vous avez la Loi sur l'exercice des compétences municipales dans certaines agglomérations. C'est comme un mécanisme de poupées russes, là, tu sais, la municipalité, la MRC régionale, supralocale où que les compétences peuvent se retrouver à différents endroits.

**Mme Ouellet :** Oui. Est-ce que vous avez un exemple à nous présenter? Parce que, là, vous nous le dites de façon... les lois de... chacune des lois, mais vous comprenez qu'on ne les connaît pas toutes par coeur, là, ces lois-là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, j'ai l'article 4, paragraphe 8°, du chapitre C-47.1.

**Mme Ouellet :** Oui, mais ça ne nous donne pas une idée de ce qu'il y a dans ça, là. Je ne la connais pas par coeur, là, je vous dis.

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est un article qui énonce les compétences des municipalités locales. Les municipalités locales ont compétence notamment en culture, développement, environnement, salubrité, nuisances, sécurité et, 8°, paragraphe 8°, les transports.

**Mme Ouellet :** O.K. Mais ce que je cherchais à voir, c'est... Là, vous me donnez un exemple directement de la loi, mais, en termes d'application, là, c'est quelles décisions que pourrait prendre une ville qui vous inquiètent pour ajouter un paragraphe qui assure la supériorité de l'autorité sur toutes les lois municipales? À quelles...

**Mme Bacon (Nathalie) :** Les exemples sont nombreux, M. le Président.

**Mme Ouellet :** Oui, mais un ou deux.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je vais en donner un, exemple, qui me vient en tête, là.

**Le Président (M. Reid) :** Bien oui.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Vous pourriez avoir un tramway qui fait juste la longueur de la Côte-des-Neiges à Montréal, alors c'est très, très local. Le tramway, il serait peut-être sur deux kilomètres, là — je dis une distance, là. Alors, c'est une compétence locale. Par contre, si l'autorité, pour des motifs d'intérêt public, d'intérêt général, de vision métropolitaine, désire intervenir sur Côte-des-Neiges, la compétence de l'autorité aura préséance.

**Mme Ouellet :** O.K. Ça fait que tant sur le territoire de la STM, du RTL, de la STL que des couronne nord et couronne sud?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Et vous avez une disposition de préséance correspondante aussi. Il faudrait que je la retrouve. Je pense que c'est l'article 5... C'est l'article 159.19 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, qui prévoit, lorsque la communauté agit en tel domaine de compétence, que sa compétence a préséance. Donc, c'est une reconduction de ce régime-là. Plutôt que de retirer les compétences, c'est de déclarer une compétence préséante.

**Mme Ouellet :** Et est-ce qu'à ce moment-là l'autorité a préséance sur la CMM aussi?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Ça ne couvre pas la CMM, la CMM n'a pas de compétence en transport. M. le Président, excusez.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, allez-y... C'est correct. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Oui, M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Moi, j'ai une question de syntaxe, là, par rapport à l'amendement qui est proposé au dernier paragraphe, là. Dans le fond, là, ça dit... Vous voulez supprimer le mot «local», parfait, excellent, à l'article 5, le dernier alinéa de l'article 5, excellent. On va lire le dernier alinéa de l'article 5, vous dites... Juste avant, là, «municipalité locale», là, vous avez utilisé «ou qu'une municipalité», puis là je me demandais si, en enlevant le mot «locale», on devait toujours utiliser le «ou qu'une municipalité» ou on ne devrait pas plutôt utiliser «ou d'une municipalité», «d'» au lieu du «qu'». C'est une question de syntaxe, là.

**M. Poëti :** Pour la syntaxe, elle est excellente.

**Le Président (M. Reid) :** C'est un pronom relatif, là.

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. M. le Président?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Vous avez deux «que», là, si je peux dire, de «toute compétence semblable qu'un organisme [...] ou qu'une municipalité...» Alors, il n'y a pas de problème de syntaxe.

**M. Poëti :** C'est un pronom relatif.

**M. Lemay :** Puis, à ce moment-là, si on regarde, là, dans un autre paragraphe, là, ça marque... le quatrième paragraphe, on dit : «Pour l'application de la présente loi, sont des organismes publics de transport en commun...» Alors, après ça, quand on arrive dans le cinquième paragraphe, là, où vous venez de faire référence, «qu'un organisme public de transport en commun ou qu'une municipalité», ça, on maintient le «qu'» plutôt que le «d'»?

**Mme Bacon (Nathalie) :** Pardon?

**Le Président (M. Reid) :** Parce que c'est un complément d'objet direct, je pense, d'«exercer».

**M. Poëti** : Un professeur.

**Le Président (M. Reid)** : Ah non! J'étais un mathématicien.

**Mme Bacon (Nathalie)** : M. le Président, on peut autant utiliser le pluriel que le singulier au dernier alinéa. En fait, le dernier alinéa utilise le singulier. Par contre, pour la définition, alors c'est un alinéa qui vise à introduire une définition, de parler pluriel, dire «sont des organismes publics» est exact.

**M. Lemay** : O.K. C'est juste une précision, merci.

**Le Président (M. Reid)** : Oui. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Vachon. Sur l'amendement toujours, hein?

**Mme Ouellet** : Oui, toujours sur l'amendement. Est-ce que j'ai bien entendu que la légiste nous a dit que la CMM n'avait pas de compétence en transport, c'est pour ça qu'il n'était pas inclus dans le paragraphe?

**Mme Bacon (Nathalie)** : M. le Président?

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

**Mme Bacon (Nathalie)** : Si vous me permettez, Mme la députée de Vachon, je pense qu'on va voir dans les articles plus loin les compétences exactes de la CMM en transport, notamment au niveau de l'approbation des programmes, du réseau artériel métropolitain. Alors, je ne sais pas à quoi vous faites référence quand vous parlez de référence en... de compétence en transport, mais c'est quand même assez particulier, et ça va être décrit dans les articles plus loin.

**Mme Ouellet** : Parce que, dans la Loi sur la CMM, il y a plein de compétences en transport, ce que vous m'avez dit sur les lois pour les municipalités. C'est pour ça qu'il y a un article qui dit que la compétence de l'autorité est au-dessus des organismes et des municipalités. Et j'ai posé la question : Pourquoi est-ce que ce n'est pas aussi au-dessus de la CMM? Et, si ma mémoire est bonne, vous m'avez répondu : C'est parce qu'il n'y avait pas de compétence en transport. Mais il y a plein de compétences en transport à la CMM. Donc, moi, ce que j'aurais besoin de savoir, c'est : Est-ce que l'autorité a préséance sur la CMM comme elle a préséance sur les municipalités et les organismes publics?

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

**Mme Bacon (Nathalie)** : Oui. Alors, M. le Président, alors, je répète à la députée de Vachon qu'il y a des articles qui vont être étudiés plus tard dans les articles modificatifs. Alors, vous m'excuserez, c'est... Peut-être prendre une pause pour remémorer tous les articles de loi de la Loi sur la Communauté métropolitaine... Mais, entre autres, il y a des abrogations d'articles dans la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal. Alors, nous les verrons dans la section des lois modificatrices.

**Le Président (M. Reid)** : Dans la présente loi, vous voulez dire, qu'il y a des abrogations d'articles?

**Mme Bacon (Nathalie)** : Oui. Il y a des abrogations d'articles.

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

**Mme Ouellet** : Oui, je comprends qu'il y aura peut-être des abrogations d'articles, mais est-ce que vous me dites que tous les articles reliés au transport de la CMM seront abrogés? Parce qu'il y en a beaucoup — là on a fait juste une petite recherche avec le mot «transport» — et vraiment. Il y a même une section complète. Est-ce que l'ensemble de la section VI sera abrogé? Mais il y a plus que la section VI, il y a aussi d'autres articles. Parce que, sinon, la question reste entière sur la préséance de l'autorité. Parce qu'on veut donner la préséance de l'autorité pour les différentes municipalités, parce que vous dites qu'il y a plusieurs lois qui touchent aux transports, puis on ne veut pas les modifier. Mais, concernant la CMM... En tout cas, je ne sais pas si elles seront toutes, toutes abrogées. Dans le cas où elles seront toutes abrogées, il n'y aura pas de conflit, mais, dans le cas où elles ne seraient pas toutes abrogées, il pourrait y avoir conflit aussi avec la CMM. Et c'est qui, à ce moment-là, qui aura préséance?

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

**Mme Bacon (Nathalie)** : M. le Président, alors, quand on fera l'exercice, on pourra se valider. Mais, pour un premier jet de dispositions modificatives... L'article 158 de la Loi sur la CMM dit en introduction actuellement : «La communauté a compétence pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales...» Alors, c'est vraiment un article qui est au coeur de la compétence de la CMM.

Et l'article 54 du projet de loi n° 76, donc dans les dispositions modificatives, vous avez cette proposition-là qui est faite, de dire : L'article 158 de cette loi est remplacé par le suivant. Et le premier alinéa de cet article-là, nouveau,

du 158 revampé, donc le premier alinéa dit : «La communauté soutient l'Autorité régionale de transport métropolitain dans sa planification du transport collectif.» Donc, le changement de paradigme est inséré au premier alinéa de l'article 158.

Peut-être que vous trouverez d'autres articles. Si jamais nous les avons omis, nous vous prions de nous le souligner, mais le changement de paradigme est inséré dans le modificatif au projet de loi n° 76.

• (17 h 40) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 5?

**Mme Ouellet :** Oui, effectivement, il y a l'article 158 qui était relié à la section VI sur le transport en commun dans la Loi sur la CMM, mais il y a aussi l'article 119 qui détermine les compétences prévues pour la CMM. Et, dans l'article 119, vous avez le cinquième paragraphe : «5° le transport en commun et le réseau artériel métropolitain.»

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui. Alors, M. le Président, à l'article 52 du projet de loi n° 76, on fait un modificatif à l'article 119. Alors, quand on arrivera à cet article-là, si la modification n'est pas suffisante, on peut proposer un amendement.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Mais, si on regarde l'article 52, il ne fait que supprimer «le réseau artériel métropolitain». Et d'ailleurs on a entendu plusieurs interventions où je crois que les gens souhaitaient que ça reste à l'intérieur de la CMM. Mais il restera toujours dans le cinquième paragraphe «le transport en commun», donc... Je pose ces questions-là maintenant, même s'il y a des articles ultérieurs qui en traitent, puisqu'à l'article 5 il est question de la préséance, et je me demande : Est-ce qu'on ne devrait pas rajouter dans les différents... Dans les différentes entités sur lesquelles l'autorité aura préséance, est-ce qu'on ne devrait pas aussi rajouter la CMM? Parce qu'il y a des compétences en transport en commun du côté de la CMM, et je comprends qu'elles ne sont pas toutes abrogées. Donc, est-ce qu'on ne devrait pas, à ce moment-là, ajouter dans l'article 5 que l'autorité aura préséance sur la CMM, pour être certains de ne pas avoir le même genre de conflit qui était décrit précédemment concernant les municipalités?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** M. le Président. Alors, l'énonciation de la compétence en transport en commun à l'article 119.5° de la Loi sur la Communauté métropolitaine doit se lire de concordance avec les propositions modificatives qui sont faites. Donc, la compétence est définie dans les articles qui suivent. Donc, elle n'a pas une compétence d'organiser, on dit, à l'article 158 nouveau proposé par l'article 54 du projet de loi n° 76, on dit que «la communauté soutient l'autorité». Donc, la compétence qui est déclarée à 119 est tributaire des autres articles qui suivent. Alors, c'est l'interprétation que nous en faisons.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, est-ce que l'autorité a préséance sur la CMM?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. On va voir également, au fur et à mesure de l'étude article par article, les nombreuses interventions que va faire la Communauté métropolitaine de Montréal, et, après avoir examiné ces nombreuses interventions là, qu'il s'agisse d'approuver le plan stratégique de développement du transport métropolitain, d'approuver le programme des immobilisations, alors toutes les actions que fera la Communauté métropolitaine de Montréal, à ce moment-là, vous pourrez me poser la question si vous trouvez qu'elle a un rôle qui est en dessous de l'autorité ou au-dessus de l'autorité. Parce que je pense que c'est à la lumière de l'étude article par article qu'on va le savoir.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Oui?

**Mme Ouellet :** Oui. Nous sommes tout à fait d'accord que c'est à la lumière de l'étude article par article. Mais, comme je présume que le ministre n'autorisera pas une suspension de l'article, donc, c'est pour ça que je suis obligée de poser mes questions maintenant, étant donné que nous sommes à cet article-là et que c'est à l'article 5 qu'il est question de la préséance.

Moi, je serais tout à fait d'accord à ce qu'on puisse étudier les autres articles et puis revenir à celui-là ultérieurement, mais, si le ministre est constant dans sa volonté de ne pas suspendre des articles, je crois que ce ne sera pas possible de procéder de cette façon-là. Et c'est pour ça que je vous redemande maintenant... J'aurais bien aimé qu'on puisse faire, effectivement, l'analyse des autres articles avant de pouvoir se prononcer, et peut-être qu'à la lumière nous aurions eu notre réponse. Mais c'est pour ça que je vous demande maintenant, à vous qui connaissez l'ensemble de la loi : Est-ce qu'il y a une possibilité d'avoir un conflit entre la CMM et l'autorité? Et, s'il y a une possibilité d'avoir un conflit, ne serait-il pas plus judicieux de régler tout de suite cette possibilité-là en donnant une préséance?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. Peut-être un exemple frappant et clair de la préséance, je dirais, de la CMM, pas au niveau de l'organisation transport en commun mais au niveau du fait qu'on migre un organisme dans le domaine municipal puis que la CMM... l'autorité va en quelque sorte relever de la CMM, c'est au niveau de la nomination des membres — et ça, c'est encore un petit peu plus loin — la composition du conseil d'administration. Et vers les articles...

**Une voix :** Huit...

**Mme Bacon (Nathalie) :** C'est ça, huit membres sur 15, aux articles 44 et suivants. Alors ça, je pense que c'est un exemple parlant.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**Mme Ouellet :** Oui. Est-ce que je comprends que vous êtes en train de me dire que l'autorité va relever de la CMM?

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

**M. Poëti :** C'est parce qu'il y a une majorité d'indépendants, là, il faut comprendre ça, là... Je ne comprends pas votre question.

**Mme Ouellet :** C'est parce qu'on a eu comme exemple de la préséance de la CMM que l'autorité relevait de la CMM, c'est ça que j'ai entendu, à moins que j'aie mal compris, là, parce qu'il y avait huit membres de la CMM sur l'autorité. Mais ce n'était pas ma compréhension des choses. Je m'excuse, là, mais ce n'est pas ce que j'ai compris.

**M. Poëti :** C'est ça, il n'est pas... C'est exact, là. C'est sûr qu'il y a huit membres, et dont les indépendants. Je veux dire, c'est certain, c'est là... Je ne comprends pas où vous allez ou quelle est votre question. Pour moi, c'est clair. Je ne comprends pas votre question.

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

**Mme Ouellet :** O.K. Mais moi, j'ai toujours compris que l'autorité était indépendante, qu'il y avait cinq représentants de la CMM mais trois indépendants qui étaient nommés par la CMM, mais ils ne sont pas redevables à la CMM. Donc, je ne comprends pas qu'on parle de huit sur 15 alors que, des huit, il y en a trois qui sont indépendants. Je ne comprends pas, là.

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Je retire, là, le... Vous me prêtez une intention que je n'avais pas, alors je retire le truc de préséance, là, par rapport à la CMM. C'est un organisme qui est très autonome, l'autorité, là, deux tiers d'indépendants.

**M. Poëti :** C'est parce que de toute... Est-ce que je peux, M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. le ministre. Oui, mais bien sûr, vous avez la parole.

**M. Poëti :** De toute évidence, là, je pense que, sur le volet législatif, il semble échapper... ou une interprétation mauvaise de la part de députée de Vachon, qui n'est pas exacte. Je vais demander à Martin — peut-être un autre vocabulaire ou une autre façon de vous l'expliquer va aider la compréhension — de vous l'expliquer. Ça m'apparaît, pour moi, clair, mais...

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

**M. Breault (Martin) :** Oui, merci. Je pense qu'il est important peut-être de rappeler l'objectif de la réforme, qui est de bien situer les rôles et les responsabilités aux bons niveaux, donc au niveau politique, au niveau stratégique et au niveau opérationnel.

Donc, le projet de réforme propose la création d'un organisme responsable de la planification, ça, c'est le niveau stratégique, propose également la création d'un nouvel exploitant, le Réseau de transport métropolitain, et également les responsabilités qui sont celles des trois sociétés de transport. On est au niveau opérationnel.

L'exercice des responsabilités au niveau politique va être assumé par la CMM, par le gouvernement dans le cadre de ses prérogatives. À titre d'exemple, les grandes orientations au niveau des programmes d'immobilisations au niveau du financement.

La CMM nomme huit membres sur 15 sur le C.A. de l'autorité. Elle aura — vous le verrez plus loin dans le projet de loi — la responsabilité d'approuver ce qui est peut-être les deux piliers de la planification : le plan stratégique de développement, qui va être au moins sur une période de 10 ans, et également la politique de financement. Donc, la CMM va exercer ses prérogatives politiques à ce niveau-là. Et ça, c'est au coeur de la réforme qui est proposée dans le projet de loi. Merci.

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

**Mme Ouellet :** Oui... Ah bien, vas-y. Je reviendrai.

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

**M. Lemay :** Merci, M. le Président. Moi, j'ai une question par rapport à l'amendement, parce qu'on vient demander ici, là... Bon, toujours «qu'un organisme public de transport en commun ou qu'une municipalité». Là, la députée de Vachon vous posait la question par rapport à la CMM, mais moi, je vais vous poser la question... Si je me réfère à l'article 3 qu'on vient d'adapter, dans l'article 3, on fait mention que, dans le territoire de l'autorité, c'est constitué de la CMM, de la réserve indienne de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme : Est-ce qu'on ne doit pas, à ce moment-là, à l'article 5, aussi mentionner «réserve indienne»?

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

• (17 h 50) •

**Mme Bacon (Nathalie) :** Oui, M. le Président. Les réserves indiennes détiennent leurs pouvoirs de la Loi sur les Indiens, une loi fédérale. Notamment, ils exercent leurs pouvoirs avec le conseil de bande. Alors, non, il n'y a pas de compétence à prévoir ici, au dernier alinéa.

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

**M. Lemay :** Donc : «La compétence en matière de transport collectif des personnes que la présente loi confère à l'autorité sur son territoire a préséance sur toute compétence semblable qu'un organisme public [...] ou qu'une municipalité locale» — on enlève «locale» — vous dites : Pas besoin de mentionner «réserve indienne» parce que, par définition, réserve indienne n'a pas compétence en matière de transport collectif. Pour résumer, là, votre intervention, Mme Bacon, c'est que, puisqu'elle n'a déjà pas la compétence en matière de transport collectif, à cette étape-ci on n'a pas besoin de mentionner «réserve indienne». C'est exact?

**Une voix :** ...

**M. Lemay :** Merci de la précision.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. D'autres interventions? Je pense que, Mme la députée de Vachon, vous aviez encore une intervention?

**Mme Ouellet :** Oui. Je voudrais savoir : À votre connaissance et en prenant pour acquis que les amendements sont faits, là, à 158, est-ce qu'il pourrait y avoir un conflit entre la mission d'autorité et la CMM si 158 était modifié tel que prévu?

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

**Mme Bacon (Nathalie) :** Non. À mon avis, non.

**M. Poëti :** Pas du tout.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions encore sur l'article 5?

**Mme Ouellet :** C'est toujours la question de l'amendement, là?

**Le Président (M. Reid) :** Pardon, sur l'amendement à l'article 5. M. le député de Masson?

**M. Lemay :** Non, non, non.

**Le Président (M. Reid) :** Non, d'accord. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 5 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, maintenant, nous allons étudier l'article 5 tel qu'amendé. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 5 tel qu'amendé?

**Mme Ouellet :** Oui. Moi, je sais qu'on est dans la mission, là, mais j'aimerais comprendre. De la façon dont vous voyez le rôle de l'autorité, l'autorité, est-ce qu'elle est indépendante en termes d'actions? Et c'est quoi, son niveau d'indépendance?

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

**M. Breault (Martin) :** Bien, en fait, toute la...

**Une voix :** ...

**M. Breault (Martin) :** Oui, O.K., très bien. Le principe même de la réforme, c'est de trouver le juste équilibre entre un maximum d'autonomie que l'autorité pourrait assumer dans ses prérogatives et également l'imputabilité qui est nécessaire et qui est exercée, comme je l'expliquais tantôt, à travers l'approbation. À titre d'exemple, parce que je pense que c'est les deux piliers de la réforme, le plan stratégique de développement et la politique de financement. Donc, le principe, l'autorité bénéficiera d'une large autonomie au niveau de son expertise, au niveau de sa capacité à développer. Le plan stratégique, par exemple, va être élaboré par l'autorité, va être adopté par son C.A. et sera soumis à la CMM pour approbation. Mais l'élaboration du plan stratégique va être faite par l'autorité. C'est un exemple.

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

**M. Lemay :** Oui, j'aimerais avoir une précision, s'il vous plaît, de la part du ministre, quant au quatrième — on dit-u «alinéa», c'est ça? — alinéa, quand on parle : «Pour l'application de la présente loi, sont des organismes publics de transport en commun : [un, ]le Réseau de transport métropolitain, [deux, ]la Société de transport de Laval, [trois, ]la Société de transport de Longueuil et [, quatre, ]la Société de transport de Montréal.» J'aimerais savoir en quoi l'offre de services aux usagers de transport en commun, en ayant sur la couronne sud de Montréal autant le Réseau de transport métropolitain ainsi que la société de transport de Longueuil... comment est-ce qu'il n'y aura pas de problématique? Est-ce que le ministre peut me rassurer qu'en fait les usagers vont pouvoir voyager autant d'est en ouest, nord-sud, que la société de transport de Longueuil va être en collaboration étroite avec le Réseau de transport métropolitain? Juste m'assurer qu'il n'y aura pas de problématique entre ces deux entités.

**M. Poëti :** Bien, la réponse est à l'alinéa juste au-dessus : «L'autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal — et c'est là que ça devient intéressant pour votre réponse — dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en [...] transport collectif.»

On a entendu des gens ici venir nous dire que, d'est en ouest, il n'y en avait pas, que les municipalités, dans bien des cas, s'en préoccupaient un peu moins, parce que la clientèle s'en va vers Montréal. Alors là, ça va nous permettre d'avoir une vision intégrée. Ça va nous permettre d'avoir aussi... Parce que je l'ai déjà dit, je reconnais aux municipalités leur capacité de bien servir leurs citoyens, mais, à l'occasion, sans nommer aucune des 83 municipalités, il y en a quelques-uns que ça ne les préoccupait pas trop, les voisins. Parce qu'elles ne travaillent pas pour les voisins, elles travaillent pour leurs gens, puis c'est normal. Mais là on est rendus à un endroit où il faut qu'on ait une vision globale, d'est en ouest, du nord au sud.

Et actuellement... Parce que moi, je ne veux pas prendre les pires exemples, mais on les a eus. L'intersection de Boucherville, on peut débarquer, pas embarquer. On peut passer devant le centre de ski de Saint-Bruno, mais il faut marcher un kilomètre avec la planche sur le dos. Honnêtement. Alors, c'est pour ça qu'on fait ça, pour donner justement ces moyens-là. Puis c'est pour ça qu'on a dit non à Saint-Jérôme de passer tout droit puis de ne pas embarquer de monde en descendant à Montréal. Ça aurait été un autre exemple où est-ce qu'on n'a pas une vision intégrée puis qu'on n'améliore pas le transport collectif. Et, croyez-moi, d'est en ouest va en faire partie.

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

**M. Lemay :** Merci pour la réponse, c'est très apprécié, M. le ministre. Je voudrais juste avoir une dernière précision concernant le Réseau de transport métropolitain, parce que, là, il va couvrir autant la couronne sud que la couronne nord de Montréal. Vous avez semblé déjà démontrer une ouverture, là, que le Réseau de transport métropolitain pourrait avoir des directions régionales autant pour le nord que pour le sud. Parce que, tu sais, physiquement, on s'entend-u que quelqu'un qui habite sur la Rive-Sud, qui veut se rendre sur la Rive-Nord, à quelque part, il commence dans le RTM, il s'en va dans la STM, il passe par la STL puis il refinit dans le RTM, là. Mais tu sais, à l'origine, il n'y a pas de lien, là, physique entre la couronne sud puis la couronne nord. Ça fait que vous avez déjà mentionné votre ouverture pour des directions régionales, est-ce que c'est toujours possible à quelque part dans le projet de loi? Peut-être que vous pouvez déjà me pointer un article en conséquence, là.

**M. Poëti :** Mais, en fait, on n'a pas vraiment à le mettre dans le projet de loi, sans vous faire de peine, c'est que le RTM, dans sa planification, et l'autorité, également dans sa planification, vont tenir compte de ça. Et c'est pour ça que ce genre de situation là, en fait, ne sera plus possible, parce qu'on n'acceptera pas des choses comme celles-là. Et, pour une fois, l'ensemble des talents de tous les CIT des 83 municipalités vont être mis à contribution. Mais je vous annonce tout de suite qu'on ne va pas s'améliorer vers le bas, on va s'améliorer vers le haut. On va prendre les meilleures pratiques pour les installer dans l'ensemble des CIT. On ne bonifie pas par en bas, on bonifie par en haut. Et c'est là qu'on sera gagnants. Pour qui? Pour l'usager, c'est sûr.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a encore des interventions sur le projet... l'article, pardon, n° 5?

**Mme Ouellet :** Oui, tout à fait. Je me demandais... Étant donné que nous avons eu des représentations des gens du transport adapté, je pense qu'il serait important de rajouter à la mission... — notre amendement n'est pas préparé, mais, si vous souhaitez l'écrire dans vos mots, ça pourrait être possible, étant donné l'heure à laquelle on est rendus, sinon nous en préparerons un — pour s'assurer que le transport adapté est bien couvert dans la mission aussi de l'autorité. Parce que c'est un service qui est indispensable pour ceux qui en ont besoin et c'est un service qui est en croissance avec le vieillissement de la population, et on risque tous ici d'en avoir besoin un jour ou l'autre, même si on souhaite que ce jour-là soit le plus tard possible. Donc, je crois que ce serait important, là, de l'ajouter dans la mission.

Et un autre objectif que je crois qu'il serait aussi important d'ajouter dans la mission... Puis, encore là, si vous préférez le libeller, sinon nous en préparerons un. On dit que «l'autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal», mais on ne parle pas des municipalités extraterritoire de l'autorité. Et, comme il y a plusieurs CIT qui ont été coupés en deux et qu'il y a des axes de transport à maintenir, il faudra aussi avoir une collaboration avec des municipalités en dehors du territoire défini pour pouvoir maintenir des axes de transport qui actuellement sont très utilisés. Donc, il faudra trouver une façon... comme je vous dis, on n'a pas d'amendement écrit, là, à ce moment-ci, mais une façon de pouvoir mettre dans la mission que l'autorité a aussi à avoir une collaboration avec des municipalités extraterritoire, particulièrement, je dirais, celles qui sont à l'intérieur des CIT qui sont coupées.

• (18 heures) •

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

**M. Poëti :** Alors, quant à la première partie, c'est sûr que, lorsqu'on dit «la mobilité des personnes», au deuxième alinéa, augmenter «l'efficacité des corridors» et, au troisième alinéa, quand on dit «une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire», pour nous, la mobilité va de soi, l'inclusion des personnes à mobilité réduite, ça va de soi. Vous voulez... On pourrait ajouter, mais ça va de soi. S'il y a quelqu'un qui a défendu ce volet-là, c'est bien moi. Mais on peut ajouter, intégrer «incluant la mobilité des gens à mobilité réduite». Ça, il n'y a pas de problème.

Pour la deuxième partie, évidemment, ma réponse fait partie d'autres articles qui sont là, qui en tiennent compte directement.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 1)