



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 9 février 2016 — Vol. 44 N° 46

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 9 février 2016 — Vol. 44 N° 46

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. André Villeneuve

* M. Martin Breault, ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

* Mme Nathalie Bacon, ministère de la Justice

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 9 février 2016 — Vol. 44 N° 46

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation
et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (3)**

(Seize heures trois 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 comme moi éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

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

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

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

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, ça fait déjà un certain temps que nous avons commencé l'étude de ce projet de loi, et nous avons ajourné pendant plusieurs mois.

Alors, je voudrais d'abord vous dire que nous sommes rendus à l'étude de l'article 25. Et je voudrais juste peut-être rappeler à ceux qui étaient là, et peut-être pour le bénéfice du ministre, qui n'y était pas, vous expliquer la façon dont le projet de loi est construit.

Nous avons, à l'article 3 du projet de loi, un ensemble d'articles... en fait, 127 articles qui correspondent à l'article 3 du projet de loi, qui commence, donc, dans les premières pages, et que c'est parmi ces 127 articles là que nous sommes rendus à l'article n° 25. Et, avant d'arriver à l'article n° 25, nous avons suspendu un article seulement, l'article n° 15, sur lequel nous reviendrons plus tard. Juste pour compléter, l'article 4, qui est à la suite de l'article 3, et lui, il va être à la page 34, correspond aussi à un autre ensemble d'articles, et il y a 91 autres articles que nous allons étudier dans cet article 3 du projet de loi. Par la suite, il restera quelques articles pour le projet de loi.

Donc, nous en sommes à cette première série, correspondant à la partie II. Et, dans le projet de loi, nous en sommes à l'article 25, à la page 14. Comme l'article 25 avait été commencé, j'ai de l'information ici concernant, si je la retrouve, les temps. Alors, la députée Vachon avait... il restait 16 min 45 s et pour le député de Masson il restait 18 minutes pour la période de questions. En fait, c'est la règle, mais en général on ne se rend pas dans ces limites-là parce que les choses vont plus rondement.

Alors, peut-être pour nous remettre dans le bain, étant donné que, même si nous avons commencé, là, ça fait un certain temps, je demanderais peut-être à M. le ministre de reprendre à partir de la lecture de l'article 25, et par la suite je prendrai les interventions.

M. Daoust : M. le Président, alors, écoutez, il me fait plaisir d'être ici. Je tombe dans un domaine dans lequel je suis un petit peu moins familier. Après 45 ans sur le marché du travail, je me retrouve avec vous autres dans le domaine du transport. Je dois vous avouer qu'à date ça va bien, j'aime le métier. C'est très différent de ce que j'ai fait, mais en même temps il y a beaucoup de développement économique dans le transport, on en conviendra. Et on a ajouté au titre du ministère deux annotations, qui sont la Mobilité durable et l'Électrification des transports, puis je pense que ça s'inscrit comme titre de ministère beaucoup plus dans une définition du XXI^e siècle que celle du XX^e, alors j'en suis très fier, et on va travailler dans cette direction-là.

Alors, M. le Président, l'article 25 :

«L'autorité a compétence exclusive pour établir, selon les différents critères qu'elle détermine, le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire, entre autres en fixant les tarifs pour les titres de transport selon leur teneur.

«Sont notamment des critères :

«1° les différents modes de transport utilisés;

«2° la rapidité et la fréquence des parcours ainsi que la distance parcourue;

«3° le jour et l'heure des déplacements;

«4° les catégories d'usagers.» Voilà.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a des explications supplémentaires que vous voulez nous donner?

M. Daoust : Alors, les dispositions prévues à l'article 25 de la loi confèrent à l'autorité la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire, entre autres, en fixant les tarifs pour les titres de transport. Elle prévoit différents critères qui peuvent servir de guides à l'autorité lorsqu'elle établit ce cadre.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je comprends, là, qu'avec la modification proposée les tarifs maintenant ne seront plus déterminés par chacune des sociétés de transport mais seront déterminés par l'autorité. J'aimerais un peu comprendre... parce qu'on disait qu'il y a actuellement — je pense que ça a été dit en commission parlementaire — de 500 à 600 titres existants, et on faisait ce projet de loi là pour diminuer le nombre de titres de transport. J'aimerais que peut-être les gens du ministère ou le ministre... mais peut-être les gens du ministère nous expliquent c'est quoi, l'objectif, et à combien de titres de transport ils voudraient réduire... les 500 à 600 vont devenir combien de titres de transport et comment la collaboration, le lien va se faire avec les organismes existants, là, soit la STM, le RTL et la STL.

M. Daoust : Alors, j'apprécie, M. le Président, l'offre de la députée de Vachon de permettre à quelqu'un de l'équipe qui a plus d'expérience que moi de donner une explication à ce contenu-là. Je vais demander ainsi au représentant du ministère de s'identifier et d'apporter une réponse.

M. Breault (Martin) : Bonjour. Martin Breault, directeur du transport terrestre des personnes, au ministère des Transports.

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse, je ne fais pas mon travail. Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Martin Proulx? C'est ça?

M. Breault (Martin) : Donc, Martin Breault, directeur du transport terrestre des personnes, au ministère des Transports.

Bien, en fait, ce qui est prévu avec cette disposition-là, on va se retrouver avec un seul cadre tarifaire à l'échelle de la CMM. Donc, c'est l'autorité qui aura la responsabilité de l'établir. Dans le cadre, il y aura, donc, la fixation des tarifs. Il y a un lien à faire avec l'article 71, qui est la politique de financement. Et les dispositions prévoient que le cadre, là, pourrait inclure différents types de structure, soit une structure modale, donc une tarification selon le mode de transport; une structure zonale — présentement, à l'échelle du territoire de l'AMT, il y a huit zones tarifaires; il pourrait également y avoir différentes structures tarifaires en fonction du type d'usager. Donc, il y aura certainement une simplification. Actuellement, il y a 16 autorités qui ont les compétences pour établir la tarification. Donc là, ça se fera à l'intérieur d'une seule autorité qui aura cette responsabilité. Merci.

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

• (16 h 10) •

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que ça sera établi en fonction des zones puis on peut mettre tout un paquet de critères, mais il a été exprimé une volonté de diminuer le nombre de titres. Donc, vous prévoyez — puis je comprends qu'il y aura une marge d'erreur, là — vous prévoyez qu'on va passer de 500 à 600 titres à combien? À 50, 10, 200?

M. Breault (Martin) : On ne peut pas présumer exactement. Il y aura une simplification, mais on va laisser l'autorité définir le cadre tarifaire qu'elle estime le plus approprié à l'échelle de la CMM. Mais actuellement il y a certains organismes de transport qui ont jusqu'à 50, 60 titres tarifaires différents puis selon le type de produit. Donc, c'est certain qu'il va y avoir une tarification.

Je vais donner un exemple peut-être pour illustrer : la tarification pour les personnes âgées. Bien, les 16 autorités peuvent avoir une définition différente de qu'est-ce qui constitue une personne âgée, la même chose pour les étudiants. Donc, c'est là qu'il va y avoir une simplification. C'est un exemple que je peux donner, mais je ne peux pas arriver aujourd'hui puis dire : L'autorité fixera à 10, 20, 30, 50... Je veux dire, c'est eux qui auront à faire ce travail-là. Mais c'est certain qu'ils auront les outils pour simplifier grandement le nombre de titres tarifaires, puis, encore une fois, on aura une seule autorité qui va établir les tarifs. Donc, c'est plus à ce niveau-là.

M. Daoust : Si je peux me permettre, monsieur...

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

M. Daoust : Ma compréhension aussi, c'est qu'on parle de tarifs, on ne parle pas de financement, ce qui veut dire, par exemple... Et je prends l'exemple de la municipalité de Sainte-Julie et je comprends que Sainte-Julie a un transport qui est gratuit pour ses usagers sur son territoire, alors à ce moment-là la tarification s'appliquerait, ne serait pas prélevée mais serait chargée à la municipalité. Le financement va se produire sur une base un peu uniforme entre les citoyens qui sont couverts par l'ensemble de la zone.

Et j'apprécie beaucoup le fait... Moi, je pense que je qualifierais pour les personnes âgées dans tous les cas, mais il y en a qui vont les qualifier à 60 ans et il y en a qui vont les qualifier à 65, et c'est ces discriminations-là finalement qu'on pourra éliminer. Mais je suis persuadé — vous le savez, et on le voit dans le grand ensemble qu'est celui de Montréal, où il y a beaucoup moins de tarifs parce qu'on a une mégastucture — que, quand on retrouve beaucoup de CIT... Alors, c'est un peu ma compréhension, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, je comprends, là, que les CIT seront éventuellement regroupés, puis on discutera de la façon dont ils seraient regroupés, mais il y aura quand même, encore, des contrats qui seront octroyés probablement sur chacun des territoires. Ça pourrait être des contrats différents, donc, qui pourraient avoir, chacun encore, sur chacun des anciens territoires des CIT, une tarification pour ce territoire-là. Même si on harmonise l'âge des personnes âgées ou l'âge des étudiants, est-ce qu'on pourrait se retrouver, suite à ce projet de loi là, avec le même nombre de titres encore en vigueur?

Le Président (M. Reid) : M. Breault.

M. Breault (Martin) : Bien, la réponse est non. Puis je pense qu'il faut faire une distinction entre la tarification... donc, c'est qu'est-ce qu'on va charger à l'usager selon différents modes, là, ça peut être pour différents modes de transport, mais aussi à la journée ou au mois, pour faire une distinction avec les contrats, qui sont, dans le fond, comment le service va être donné aux usagers.

Je vais donner un exemple, là. On parlait de 535 titres tarifaires puis, si on ajoute le produit, c'est-à-dire qu'un même titre tarifaire peut être sur différents supports, un support papier, une carte Opus, etc., on en arrive avec jusqu'à pas loin de 1 000 produits tarifaires à l'échelle. Donc, il y a des CIT, par exemple, qui ont 150, 160 titres, produits tarifaires différents. C'est là qu'il va y avoir une simplification avec un cadre tarifaire. Donc, la question des contrats, c'est totalement distinct. Ce n'est pas ce qui est chargé aux usagers, c'est la façon dont la prestation de services va se faire avec les contrats qui sont effectivement déjà en vigueur, dans certains cas, avec des transporteurs privés.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : Dans cette tarification-là, où on dit : On a plusieurs titres, j'imagine que, si vous dites qu'un CIT a, par exemple, développé 150 titres, il devait y avoir un besoin pour ça, sinon il ne les aurait pas développés. Qu'est-ce que vous allez enlever? Parce qu'il y a une diversité de titres qui a été développée pour des besoins qui étaient là, et moi, je veux essayer de comprendre d'où va venir votre rationalisation du nombre de titres.

M. Daoust : Encore une fois, ma compréhension... Vous savez, je vais vous faire une comparaison qui est peu odieuse, mais je pense que les titres puis les tarifications, c'est un peu comme les feux de circulation dans une municipalité : tu en ajoutes toujours, tu n'en enlèves jamais. Alors, à un moment donné, il y a un titre qui s'installe, puis on décide que c'est à partir de cet âge-là, mais on fait une exception parce qu'à cette période-là c'est différent, et puis finalement on se bâtit une machine qui est complexe. On pense qu'en faisant ce projet de loi là on est capables d'arriver puis d'avoir une tarification qui soit uniforme à travers l'ensemble du territoire sur... je pense à la définition de l'âge, je pense à la définition de l'étudiant aussi, c'est quoi, un étudiant. Bien, on peut le regarder de façon différente, on peut dire : Il faut que tu sois un étudiant permanent, il faut que tu sois un étudiant inscrit, il faut que tu montres ta carte d'étudiant, on inclut les universitaires, on ne les inclut pas. Il s'installe des systèmes comme ça, il s'installe des différences, je le disais, comme des feux de circulation dans une municipalité. On n'en enlève jamais puis, à un moment donné, on le complexifie puis on finit qu'on a une machine qui est fort complexe. Et, quand je pense à la région où on dit : Il y a 1 000 possibilités tarifaires, il faut mettre de l'ordre dans tout ça.

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

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais savoir... Vous l'avez un peu abordé un peu plus tôt, il y a la ville de Sainte-Julie, il y a aussi la ville de Chambly qui permet la gratuité sur son territoire parce qu'ils font leur financement à partir, là, des trajets qui sont plus vers le centre de Montréal, et je voudrais savoir comment ça va fonctionner s'ils veulent maintenir comme ça la gratuité sur leurs territoires. Qu'est-ce qu'ils devront faire, et combien ça va leur coûter?

M. Daoust : Ma compréhension, encore une fois, c'est que le contrat de services qui est fait avec l'autorité, le contrat de services qui est donné, lui, il prévoit un tarif. Alors, si le passager entre, il correspond à, imaginons, 2 \$ pour son trajet, bien il sera facturé, il sera enregistré dans le véhicule du transport collectif et il sera, à la fin du mois, à la fin de l'année, au trimestre, selon une modalité à être convenue, chargé à la municipalité, puis la municipalité aura à rembourser l'organisation. Alors, pour l'usager, c'est gratuit, ça demeure gratuit, mais, pour l'autorité, le financement, lui, va être assuré, parce qu'au lieu de recevoir une contribution individuelle à chaque passage, bien, il aura une facturation mensuelle, ou trimestrielle, ou annuelle. C'est ma compréhension.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, on devrait peut-être parler... ou faire venir pour clarification les gens de Sainte-Julie ou de Chambly, parce que, là, je ne comprends pas très bien. Eux, ils permettaient la gratuité sur leurs territoires, mais je ne crois pas que, nécessairement, il y avait des coûts très importants reliés à ça. Ils finançaient ce service-là par les autres trajets. Moi, ce que je comprends de la ville de Chambly, ils disaient : De toute façon, le financement provient des autobus qui vont aller vers Montréal, et, comme l'autobus passait dans Chambly, de toute façon, je n'ai pas de coût supplémentaire.

Donc là, ce que je comprends bien, c'est que, si on fait comme vous le dites, la ville de Chambly, qui n'avait pas de coût supplémentaire, va se retrouver, avec ce changement-là, à avoir des coûts supplémentaires. Donc, un service

qu'elle offrait à ses citoyens, qui ne lui coûtait pas cher ou à peu près rien — il faudrait leur demander, ils seraient mieux placés que moi pour vous le dire ou peut-être que vous avez l'information, que les gens du ministère ont fait des demandes — bien là la ville va se retrouver à payer pour ça. Donc, c'est un gros handicap, là, et c'est un gros changement pour la ville et c'est un gros désincitatif — moi, j'appellerais ça un effet pervers — où, là, les municipalités se sont développées des façons de favoriser le transport en commun, et, par le projet de loi, on va venir leur mettre des coûts supplémentaires qu'ils n'ont pas à assumer actuellement.

M. Daoust : Je comprends aussi qu'il y aura un seul décideur sur l'ensemble du territoire, qui va être l'ART, au départ. Alors, on s'en va de façon uniforme. Il y a un seul décideur pour les coûts relatifs à tout ça. Et je comprends aussi que les gratuités, les innovations, c'est prévu au contrat à l'article 8. L'article 8 prévoit les innovations, prévoit aussi des gratuités dans l'établissement des contrats.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que l'article 8 prévoit ça, mais l'article 8 est assez... Tout le problème de ce projet de loi là, là, c'est qu'on ne sait pas trop comment ça va s'appliquer puis qu'on ne sait pas trop à quoi ça va ressembler. Et moi, je pense qu'il faut utiliser la commission parlementaire pour pousser plus loin, parce qu'on fait des changements importants dans l'opération quotidienne des transporteurs, dans des décisions qui ont été prises dans des municipalités et c'est important pour ces municipalités-là de savoir, au lendemain de l'adoption du projet de loi, à quoi ça va ressembler.

Je comprends qu'il va y avoir un comité de transition, là, mais le comité de transition, là, il n'est pas complètement dans le noir, là, sinon le travail qu'on fait ici n'est pas superutile. Donc, moi, j'aimerais ça mieux comprendre puis qu'il y ait un engagement ici, en commission parlementaire. Si, par exemple, actuellement, la ville... puis je ne sais pas si c'est le cas, là, je n'ai pas l'information détaillée, si, la ville de Chambly... le fait d'offrir la gratuité sur son territoire, ça ne lui coûte rien aujourd'hui, est-ce que ça ne lui coûtera encore rien après l'adoption du projet de loi?

Est-ce qu'il peut y avoir un engagement qu'il n'y aura pas une hausse pour les municipalités qui veulent offrir de la gratuité sur leurs territoires ou de la gratuité à un certain type de clientèle?

• (16 h 20) •

M. Daoust : Alors, encore une fois, si vous me permettez, M. le Président, je vais demander à des personnes qui ont eu à travailler de façon beaucoup plus pointue sur le dossier de répondre, si vous le permettez. Est-ce qu'on a un consentement, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : On parle de Mme Bacon? Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission? Alors, Mme Bacon, à vous la parole.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. Bonjour, M. le Président. Nathalie Bacon, Direction des affaires juridiques, ministère des Transports. Je voudrais juste vous souligner que nous avons déjà adopté la mission de l'autorité aux articles 5 et les devoirs de l'autorité à l'article 6, où l'autorité, comme seul décideur sur son territoire défini à l'article 3, a comme mission d'offrir des services de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace. Donc, l'autorité doit respecter sa mission.

M. Daoust : Et aussi, M. le Président, c'est une réforme qui, à la base, essaie de rendre le transport en commun équitable pour tous les usagers, avec des tarifications qui sont uniformisées. Alors, ce qu'on essaie de faire, c'est, à l'intérieur des budgets existants, offrir le meilleur service possible. Mais il y a des usagers qui doivent, dans certaines juridictions, être discriminés, parce qu'ils ont des tarifications qui sont peut-être exagérées, alors que, dans d'autres, ils le sont moins. Mais, en bout de ligne, s'il y a une municipalité... ma compréhension, encore une fois, c'est qu'une municipalité qui veut conserver sa gratuité est capable de le faire, et après ça ce sera l'établissement du contrat qui devrait être négocié.

Maintenant, des transports qui sont à coût nul, je n'ai jamais vu ça. Ça se peut que ça passe par là puis ça se peut que ce soit moins cher, puis je présume que ça va être une discussion qu'ils vont devoir avoir avec l'autorité.

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

Mme Ouellet : Oui, M. le Président. Écoutez, c'est parce que, dans leur façon de concevoir... Et c'est pour ça que je vous dis : Peut-être que ça vaudrait la peine de les faire venir, parce que les décisions qu'on va prendre sur la tarification ont des gros impacts. Moi, ce que j'ai compris de ce que les gens... Parce que les gens de Chambly sont venus nous parler en commission parlementaire, là. Ils nous ont dit qu'ils permettaient aux gens d'utiliser l'autobus qui passait de toute façon pour aller à Montréal, qui passait pour aller à Montréal puis que les gens prennent du point a au point b à l'intérieur de la ville de Chambly. L'autobus passait de toute façon, ça fait que le coût de l'autobus était là. Qu'il y ait des gens de plus ou de moins dans l'autobus, c'était le même coût qu'assumait la municipalité.

Ça fait que, marginalement, eux autres considéraient qu'il n'y avait pas de coût, donc ils laissaient les gens prendre gratuitement l'autobus à l'intérieur de la ville de Chambly, donc, comme les coûts étaient déjà assumés. Mais là, s'ils sont obligés de payer en supplémentaire pour que ces gens-là puissent prendre l'autobus gratuitement, ce n'est pas la même décision, parce que, là, si vous leur chargez 2 \$ par usager qui prend l'autobus, même si l'autobus passait de toute façon, que ces usagers-là la prennent ou non, ça va changer la décision de la ville de Chambly. Et, si la ville de Chambly est obligée de payer de façon supplémentaire pour pouvoir instaurer la gratuité sur son territoire puis qu'il y a un coût supplémentaire qu'elle n'avait pas avant, bien, je ne sais pas si elle va décider de le maintenir ou non.

Donc là, vous venez changer complètement la dynamique avec le projet de loi, puis c'est certain que vous désincitez juste par une structure tarifaire. Ça fait que moi, je veux m'assurer — puis là on est vraiment dans l'article de la structure tarifaire, et je voudrais qu'il y ait un engagement des gens du ministère — que les municipalités n'aient pas à payer plus cher, parce qu'ils décident de maintenir un service qu'ils avaient sur le territoire, que ce que ça leur coûte déjà aujourd'hui, parce que, s'ils se retrouvent à devoir payer plus cher que ce que ça leur coûte aujourd'hui, on ne les aide pas, là, on recule au lieu d'avancer.

Donc, je suis un peu surprise de voir que la réflexion n'est pas plus avancée que ça à l'intérieur du ministère. À quoi ça va ressembler? C'est pour ça que je vous disais : Il y aurait combien de titres? Moi, je veux bien qu'un comité de transition va regarder ça, mais je m'attendais à ce qu'il y ait un peu de travail préalable puis de débroussaillage qui ait été fait avant le comité de transition, savoir un peu dans quoi on s'enlène. Là, ce que j'entends, c'est que ce travail-là de débroussaillage n'est pas fait et vous n'êtes même pas capables de me donner un indicateur du nombre de titres, mais j'aimerais qu'il y ait minimalement un engagement que, les municipalités qui ont certaines gratuités sur leurs territoires, ça leur ne coûtera pas plus cher demain que ça leur coûte aujourd'hui, là.

M. Daoust : M. le Président, on s'entend tous qu'il n'y a rien qui est à coût nul. C'est que, si l'autobus passe par là, ils en bénéficient, mais il y a quelqu'un qui paie pour ce transport-là, à quelque part. Mais, actuellement, ce qu'on parle, il faut faire une distinction, et je répète un petit peu ce que je disais tantôt, il faut faire une distinction entre tarification puis financement. Et je pense que le financement va être discuté ultérieurement, je pense que c'est à l'article 71 où on va justement discuter de cet aspect-là. Alors, la tarification est une chose, on va avoir une seule autorité qui va être en mesure de décider pour tout le territoire, on l'a dit tantôt, c'est l'ART, et ça, c'est pour les usagers. Maintenant, en ce qui va toucher le financement, bien, on le verra plus tard à l'article 71.

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

Mme Ouellet : Oui, je comprends qu'il y aura du financement plus tard, mais, comme les deux vont ensemble et qu'on commence par la tarification... donc, c'est pour ça que je vais poser plusieurs questions maintenant, parce qu'une fois que l'article est adopté l'article est adopté.

Je vais avoir la même question pour, par exemple, la ville de Laval, qui a décidé que, pour les aînés... puis là je ne me rappelle plus, là, certaines plages où l'utilisation de l'autobus est gratuite parce qu'ils considéraient que, comme les autobus circulaient de toute façon, marginalement, il n'y avait pas de coût supplémentaire à faire en sorte de le mettre gratuitement, comme les autobus devaient circuler, de toute façon. Ce sont des belles initiatives qui incitent le transport en commun. Et on sait qu'au Québec on doit aller encore plus loin, beaucoup plus loin sur le transport en commun tant pour diminuer la congestion sur les routes que pour diminuer notre empreinte carbone.

Donc, est-ce que vous pouvez me garantir aujourd'hui que, la ville de Laval, ça ne lui coûtera pas plus cher demain qu'aujourd'hui et qu'elle pourra maintenir ses gratuités de plage sur son territoire?

M. Daoust : M. le Président, les contrats qui vont être conclus vont bien sûr respecter la mission du transport, qui, à la base, est au bénéfice des usagers.

Ce projet de loi là, il est là pour ça. On parle de transport collectif. À la base, ça doit être au bénéfice des usagers. Et ce qu'on dit, c'est qu'on doit cesser cette espèce de capharnaüm là, qui consiste à avoir des centaines, pour ne pas dire près d'un millier de tarifs. Mais il serait difficile, dans la loi, de lier d'avance certains mandats que nous voulons confier à l'autorité. Si on confie des mandats à l'autorité, bien c'est à lui de le gérer, ce mandat-là, mais il ne peut pas établir des contrats qui seraient en dehors de la mission sur laquelle on s'entend, de la mission qui est celle d'avoir un transport en commun le moins cher possible. Puis, je souscris à ce que vous dites, Mme la députée, c'est que le transport... il faut créer une habitude de transport collectif, ça réduit notre empreinte carbone, on est complètement d'accord avec ça. C'est la mission de l'autorité.

Si l'autorité ne fait pas son travail, on changera les composantes de l'autorité, mais, à la base, on lui donne une mission, et elle doit établir sa tarification à l'intérieur de ça. Il y a un amendement qui a été adopté, d'ailleurs, on me dit, à l'article 25, pour les gratuités. Mais on ne peut pas donner de garantie pour le futur. Si la municipalité décidait, elle, de changer ça et... Alors, je ne peux pas lier, moi, dans le projet de loi l'autorité dans des contrats à venir. C'est justement pour ça qu'elle existe. On pourrait avoir des contrats... on pourrait très bien avoir aussi... Pourquoi j'aurais une prévision, imaginons, pour les fins de la discussion, pour Sainte-Julie, pour Chambly puis pour Laval? Et puis il y a une municipalité qui, dans deux ans, décide, elle aussi, de faire une modification puis décide de rendre ça plus convivial, alors, à ce moment-là, elle ne l'aura pas eu dans la loi. On ne peut pas arriver avec une liste des exceptions.

Justement, ce qu'on veut faire, c'est d'avoir une uniformisation où on va traiter tous les citoyens de façon équitable. Alors, c'est un peu dans cette perspective-là qu'on le fait, mais il faut quand même aussi laisser un minimum de responsabilités à l'autorité.

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

Mme Ouellet : ...peut-être un petit peu de place à...

M. Surprenant : ...une précision à demander au ministre. Il a mentionné tantôt qu'il y a une gratuité qui a été adoptée au niveau de l'article 25. J'aimerais que vous me disiez de quoi il en ressort.

Une voix : ...

M. Surprenant : 5?

M. Daoust : Oui.

M. Surprenant : O.K. J'ai compris «25» tantôt puis je n'étais pas au courant, là. O.K. Très bien.

Or, je voudrais parler d'une proposition que la ville de Laval a faite lorsqu'elle est venue en commission parlementaire. Ils ont fait état d'un fonctionnement qu'ils ont bien à eux et puis qui a des conséquences très favorables. Alors, eux autres, en fait, ils offrent un tarif adapté en fonction des périodes de smog lorsqu'elles sont déclarées par Environnement Canada, donc il y a une réduction tarifaire importante qui est offerte lors de ces conditions-là. Alors, je crois que ce serait pertinent qu'on rajoute une mention à cet égard-là, de permettre à l'autorité d'établir des tarifs lorsqu'il y a des conditions atmosphériques particulières, parce que, je crois, j'ai bien compris les représentants de ville de Laval, qui souhaitent ardemment pouvoir continuer à offrir ce tarif-là, puis je pense que c'est une bonne chose.

Alors donc, je voudrais déposer un amendement pour proposer un ajout d'un alinéa 5° à l'article 25.

• (16 h 30) •

M. Daoust : M. le Président, simplement pour pas qu'on soit redondants avec ce qui existe déjà, je vous fais la lecture d'une partie de l'article 8. L'article 8, voyez-vous, si vous me permettez, M. le Président :

«L'autorité conclut une entente avec chaque organisme public de transport en commun sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence.»

Et, quand je me rends à l'alinéa 4° — et c'est là où ça rejoint sensiblement ce que vous dites : «4° des dispositions permettant aux organismes publics de transport en commun de mettre en oeuvre des innovations et des initiatives pour améliorer l'efficacité et l'efficacité des services et leur intégration.»

Alors, c'est prévu, M. le Président.

M. Surprenant : ...ce que vous dites. Effectivement, là, ça me semble prévu, mais ça n'empêcherait pas de le mettre quand même à l'article 25 pour que ce soit bien clair que l'environnement est un facteur important et puis pour avoir des mesures.

M. Daoust : Je comprends ce que vous dites, mais, comme on l'a déjà de prévu, on ne le redira pas, parce que, là, à un moment donné, il y a quelqu'un qui va faire un conflit d'interprétation entre les autres. On ne se mélangera pas, on l'a déjà.

Comprenez-moi bien, dans tout ça, là, l'objectif du gouvernement, ce n'est pas de mettre plus d'autos sur les routes, c'est de faire en sorte que ça soit plus agréable, plus convivial, plus uniforme, plus transparent, plus évident d'utiliser le transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Groulx, est-ce que je comprends que c'était une conversation et que vous n'avez pas l'intention de déposer un amendement comme tel à ce stade-ci?

M. Surprenant : C'est exact, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci. Oui, M. le député?

M. Villeneuve : ...M. le Président. Je trouve ça intéressant, ce que vous venez de dire, M. le ministre. M. le Président, je trouve ça intéressant, ce que vient de dire M. le ministre, parce qu'effectivement, pour revenir aux propos que ma collègue tenait tantôt, le sujet étant la gratuité dans certains secteurs, dans certaines municipalités qui, pour toutes sortes de raisons, permettaient cette gratuité-là étant donné qu'ils avaient un certain, entre guillemets, contrôle de leur transport ou sur les façons d'octroyer les contrats, et ce que vous venez de dire, c'est que le gouvernement du Québec veut s'assurer qu'il y ait moins de véhicules sur les routes. Vous savez comme moi que, lorsque les gens sont habitués... puis, pour des raisons tout à fait logiques, faire passer un autobus à portes fermées, ce n'est pas très rentable, et, lorsqu'il doit passer pareil dans ce secteur-là, que les gens puissent monter à bord et qu'il y ait une gratuité, ça permet justement d'éviter qu'il y ait des véhicules sur les routes.

Alors, moi, j'aimerais savoir de la part du ministre est-ce qu'on a répertorié — sûrement que vous l'avez fait, sûrement que c'est fait — les différentes façons de tarification ou de non-tarification. Dans le cas de Sainte-Julie, il y avait un segment qui était gratuit. Est-ce qu'il y a beaucoup de municipalités qui ont sur leurs territoires actuellement cette possibilité-là... puis là on parlait tantôt... notamment en période de smog, où il y a une partie... Parce que, là, on comprend qu'il y a beaucoup de particularités. Il y a... évidemment, pour avoir été maire, M. le Président, assez longtemps, pour vous dire que, lorsqu'il y a une mesure qui est en place et que cette mesure-là, soit elle disparaît parce qu'on n'a plus la possibilité, à moins d'augmenter les tarifs ou augmenter le compte de taxes, on n'a plus la possibilité de la maintenir... j'ai été maire assez longtemps pour savoir que ce n'est pas évident à traverser comme conseil municipal.

Alors, est-ce qu'on a répertorié d'abord, dans un premier temps, les endroits où il y a présentement des dispositions particulières des municipalités? Et est-ce qu'on a une sensibilité... et je suis comme vous, M. le Président, je suis comme le ministre, moi aussi, j'arrive un petit peu dans le projet de loi là, là, et j'expliquerai plus tard, là, pourquoi j'y arrive,

dans le projet de loi, là, peut-être dans les rencontres subséquentes, mais j'aimerais savoir s'il y a une sensibilité, de la part des gens qui ont concocté le projet de loi, pour justement les spécificités que les municipalités ont développées, parce que, si elles les ont mises en place, ces spécificités-là, c'est parce qu'en quelque part elles représentaient... ou elles concordaient ou elles allaient dans le sens soit de problèmes particuliers ou soit justement d'assurer une plus grande utilisation du transport en commun. Je crois que c'est tout ça, on vise tous le même objectif, dans ce sens-là. Et, lorsqu'on vient modifier ou changer certains comportements ou habitudes, on risque effectivement de perdre certains habitués du transport, notamment pour des raisons, évidemment, de coûts supplémentaires.

Alors, il y a beaucoup de commentaires dans ce que je vous dis, mais, en même temps, il y a quelques questions précises, mais, si le ministre veut tenter...

M. Daoust : ...faire plaisir de répondre, M. le Président. D'abord, voyez-vous, lorsqu'on fait un projet de loi, il y a un objectif qui est poursuivi, et on lui donne une mission, et l'énoncé de mission est fort général et, en même temps, fort généreux, en ce sens qu'effectivement on poursuit tous, tous, tous la même finalité ici, là, c'est de faire en sorte qu'on ait moins d'autos sur les routes, qu'on ait un meilleur transport en commun que les gens aiment.

Vous avez raison quand vous dites : Écoutez, il faut créer des habitudes aussi avec ça. Moi, mes deux fils, par exemple, ont été des grands partisans du transport public. Pourquoi? Ils demeuraient sur la Rive-Sud. Pourquoi? Parce qu'ils ont le temps de lire, parce qu'ils ont leur iPad, parce qu'ils ont leur *Presse+*, puis ça va plus vite. Comme ils disent, ça va plus vite qu'en auto, parce qu'ils ont des voies réservées. J'aime ce côté convivial là, et c'est justement ça qu'on veut créer. Quand c'est rendu plus facile de prendre le transport public et plus agréable que l'automobile, on a gagné la partie.

Alors, l'objectif dans ça ici, c'est de faire en sorte que ça ne soit pas, si vous voulez, un capharnaüm, comme je disais tantôt, avec des tarifications par centaines. Si je veux... imaginons pour un instant, et que je demeure à ville d'Anjou et puis j'accepte un emploi à ville Saint-Laurent ou j'accepte un emploi à Laval, il faut que ça devienne simple aussi. Et j'ai juste une façon de le rendre simple, c'est de faire en sorte qu'il y ait un décideur. Mais, dans le projet de loi, et on l'a vu tantôt à l'article 8, on a des flexibilités, à travers ça, on est capables de faire des choses. Il se peut que les gens de Laval, quand ils se promènent à Laval... il y a une possibilité, l'autorité a tout le pouvoir de faire ça. Et, parce qu'on ne veut pas bousculer les choses, parce qu'on ne veut pas leur attacher... mais parce qu'on veut permettre l'innovation, qu'est-ce qu'on fait? On donne une année à l'autorité pour s'installer et on va voir où ça va aller, tout ça. Mais il est clair qu'à la fin de la journée on va sortir meilleurs de ça. Est-ce qu'on a répertorié chacune des stations, chacun des tarifs? Non. Non, parce que c'est justement le travail de l'autorité de le faire, mais elle doit le faire à l'intérieur de la mission sur laquelle on s'est entendus déjà. Alors, c'est pour ça que moi, je pense qu'il faut aller de l'avant avec le modèle qu'on a actuellement, mais aller de l'avant en ce sens que, les grands principes qui gouvernent ça, à la base, on les a déjà établis : c'est la mission, c'est ce pour quoi on existe, c'est ce pour quoi le projet de loi a été écrit, a été fait, puis, parce que l'objectif est large puis parce qu'il est ambitieux, bien on en a convenu ensemble.

Alors, il faut donner à l'autorité des moyens. Si on écrit pendant 300 autres articles tout ce que l'autorité va faire, on n'a pas besoin de l'autorité. On peut mettre une espèce de régie qui va juste accomplir ce qu'on lui a dit, qui va tout faire ce qu'on lui a dit de faire. Mais, en même temps, l'autre considération qu'on doit prendre, c'est que, vous savez, dans la région de Montréal, on a des gouvernements de proximité. Vous avez probablement 50 % de la population qui se trouve dans cette région-là et qui est régie par toutes sortes de systèmes. On dit : On va essayer d'avoir une règle uniforme pour que ça soit facile, pour que les gens se retrouvent à l'intérieur de ça. C'est notre responsabilité. C'est notre responsabilité aussi de le rendre convivial. Et je peux vous dire que des personnes refusent d'aller travailler, par exemple, à Laval, en disant : Bien là, je suis obligé de changer de régie, puis c'est une autre histoire, puis ce n'est pas les mêmes tarifs, puis je ne sais pas comment ça marche, puis ils ne passent pas aux mêmes heures. On ne veut pas ça, on veut justement que ça soit facile. Donnons-leur quand même un minimum de latitude pour que ça devienne facile puis que ça soit convivial. Voilà.

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

M. Villeneuve : Oui. Je comprends bien que, si on voulait effectivement tout prévoir, on ferait une régie, probablement, et on dirait à la régie : Voici ce qu'on attend de vous, là. Mais il n'empêche que, dans l'étude d'un projet de loi, il faut aussi minimalement s'assurer que les pouvoirs... ou, à tout le moins, ce que va contenir le projet de loi va avoir des incidences, évidemment, sur le quotidien des gens, et ça, on ne peut pas...

Une voix : ...

• (16 h 40) •

M. Villeneuve : Bien, il faut, oui, et puis on espère que ça soit positif aussi comme impact, donc, sur la population et sur l'objectif que l'on se donne, finalement, d'aller vers davantage de transport en commun.

Mais ma question était, dans le fond, dans la même veine que ma collègue : Est-ce que cette sensibilité-là présentement... et vous me corrigerez si j'ai mal saisi votre réponse, là, mais cette sensibilité-là des spécificités de chacune des municipalités... Bon. De un, elles n'ont pas été... ce que j'ai cru comprendre, c'est qu'elles n'ont pas été nécessairement dénombrées, elles n'ont pas été non plus identifiées, comme tel.

Donc, moi, ça me porte à croire que, si à ce stade-ci ce n'est pas fait, il y a des gros risques que plus on va avancer dans le processus, ce n'est pas évident qu'on va le faire davantage, et là on va se retrouver dans une situation où cette sensibilité-là n'a pas été faite. Si on n'a pas sensibilisé, finalement, si on n'est pas sensibles ici à ces spécificités-là, bien il y a des grosses chances qu'en bout de ligne, quand ça va s'appliquer, là, on aura peut-être manqué aussi une occasion non seulement de maintenir les gens qui prennent déjà le transport en commun, mais aussi d'augmenter probablement...

Bref, pourquoi ne pas essayer de s'assurer qu'au final on pourrait maintenir ce que les municipalités ont mis en place? Je le disais tantôt, s'ils ont mis ces choses-là en place, il y a des raisons, il y a des raisons bien particulières. Est-ce que c'était parce que l'autobus passait, exemple, les portes vides, et puis, de toute façon, on s'est dit : Bien, aussi bien de faire la gratuité et les laisser monter dans l'autobus? Alors, quelles sont les raisons pour lesquelles elles ont mis, les municipalités, des conditions qu'elles jugeaient probablement... et qu'elles jugent encore probablement très favorables à l'augmentation du transport en commun? Alors, moi, je me dis que, si on n'est pas capables aujourd'hui de le regarder, il n'est pas sûr que, dans un an, on va se retrouver avec un projet de loi qui va correspondre aux réalités de ces municipalités-là.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Daoust : M. le Président, à l'article 6, on dit que «l'autorité doit particulièrement, en tenant compte des indications que lui fait le ministre pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable»... «Équitable», c'est ça qui est le mot clé dans tout ça.

Et, si je vais plus loin, à l'alinéa 7°, on dit : «7° promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage notamment en établissant ou en encourageant des mesures incitatives — c'est les mots "mesures incitatives" qui sont importants — afin de favoriser l'utilisation de ces modes.»

On n'essaie pas de le décourager, on a déjà voté puis on s'est déjà entendus sur la mission et, dans l'énoncé de mission, justement on exige ces initiatives-là, on exige que ces initiatives-là soient prises en considération. Je le répète : «7° promouvoir le transport collectif — dans la mission de l'autorité — le transport actif et le covoiturage notamment en établissant ou en encourageant des mesures incitatives...» C'est le rôle de l'autorité de faire ça, c'est ça qu'on lui demande de faire. Maintenant, une fois qu'on a une mesure incitative, une fois qu'on donne le droit d'avoir de l'imagination, ce n'est pas à nous de définir ce qui va être imaginé, c'est de prendre les meilleures pratiques, c'est de voir ce qui se fait dans certaines municipalités. Vous savez, ça se peut qu'une municipalité... justement parce que l'autobus passe, puis, de toute façon, il transporte de l'air, c'est aussi bien de transporter des passagers, puis que vous ouvriez la porte, puis vous dites : De telle heure à telle heure, ça va, c'est correct. Moi, j'ai travaillé dans le monde bancaire, puis, à un moment donné, on avait des incitatifs pour les gens qui avaient le temps d'y aller en dehors de midi à 13 h 30. Bien, on donnait des incitatifs de 10 heures à midi pour une certaine population, une certaine clientèle. C'est des initiatives qu'on a le droit de prendre et qu'on prend.

Alors, ce que je vous dis ici, c'est : Si nous commençons à définir les initiatives, on va changer l'énoncé de mission. Mais on s'était déjà entendus sur ça. Ce que vous dites dans le moment, c'est que vous doutez de l'énoncé de mission. Je ne pense pas qu'on doive douter de l'énoncé de mission.

M. Villeneuve : Je n'ai pas compris la fin de la phrase.

M. Daoust : Je dis que, si on doit définir ce qu'est l'initiative et ce que sont les initiatives, un, on n'a plus à les mettre dans la mission, on va l'avoir fait. Mais il faut quand même... Ce que ça veut dire, c'est qu'on remet en question l'énoncé de mission, sur lequel on s'est déjà entendus. Moi, je pense qu'il faut faire confiance aussi aux gens qui sont sur le terrain. Vous savez, de mon expérience, souvent c'est la personne qui est sur le terrain là qui comprend le mieux ce qui se passe. Il est difficile, vous savez, à partir du parlement, ici, puis dans le salon bleu, de déterminer puis de décider dans un projet de loi les initiatives telles qu'elles devront être prises à Montréal puis à Laval puis sur la Rive-Sud. Je pense qu'il faut un petit peu faire confiance à la machine proche du terrain. La raison pour laquelle on fait ça, la raison pour laquelle on crée ça, c'est que le gouvernement de proximité soit meilleur, ait de meilleurs outils. Laissons-les travailler. Si on commence à dicter tout ce que le gouvernement de proximité doit faire, on n'en a pas besoin.

Alors, comme on a eu cet énoncé de mission là, je pense qu'on doit s'en tenir à ça. Et le projet de loi, dans ce sens-là, est très consistant avec ce qui a déjà été dit, ce qui a déjà été autorisé. C'est que le projet de loi donne la possibilité de prendre des initiatives, d'avoir du covoiturage, d'avoir des pratiques qui sont différentes, de faire des contrats qui sont particuliers. On lui donne tous les outils.

Le Président (M. Reid) : ...

M. Villeneuve : ...revenir un petit peu plus tard par rapport à la discussion qu'on a présentement.

M. Daoust : D'accord.

M. Villeneuve : Tantôt, ce qui m'a frappé, dans l'article 25, c'est qu'on dit «notamment des critères».

Je vous pose la question : Quand on dit «notamment des critères» — il y en a quatre d'énumérés — est-ce qu'il y a une liste plus exhaustive qui existe ou ces critères-là vont être à définir plus tard?

M. Daoust : ...ce qu'on essaie de faire en définissant les critères, les grands critères génériques qui sont utilisés. Mais, encore une fois, au risque de me répéter, si on permet les initiatives, bien, si on dit «les catégories d'utilisateurs», ça peut être large. Et, quand on parle : Le jour, les heures de déplacement, bien, il y en a qui... On parlait tantôt : Bon, dans l'après-midi, il y a des moments où les autobus sont moins chargés, peut-être qu'on peut avoir des tarifs... On verra ce que ce sera.

«La rapidité et la fréquence des parcours», les distances parcourues, les différents modes de transport utilisés, et on dit, je répète, dans la mission, «des initiatives». S'il y a des initiatives à prendre, qu'ils les prennent. Mais on dit,

nous : Il y a possibilité d'avoir des tarifications qui sont modulées en fonction de ça. On n'aura pas une définition du cadre tarifaire qui ne tiendrait — imaginons, pour les fins de la discussion — que sur les différents modes de transport utilisés : automatiquement, les différents modes de transport utilisés, c'est fini, c'est ça. Non, on donne quand même quatre grands groupes. Puis vous conviendrez avec moi que, quand on parle des catégories d'usagers, le jour et l'heure des déplacements, la rapidité et la fréquence des parcours, la distance parcourue, les différents modes de transport utilisés, on a quand même une panoplie de moyens, on a énormément de possibilités différentes dans lesquelles on peut inscrire nos initiatives.

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

M. Villeneuve : En fait, ma question, c'était : Étant donné qu'on les retrouve nommément inscrits, on a... Nommément et notamment, ma question était tout simplement à savoir s'il y avait d'autres critères qui avaient été imaginés ou si on s'en tient... Je comprends qu'on s'en tient à ça pour les raisons que le ministre vient de donner, là, mais ma question, c'était plus : Est-ce qu'il y a eu d'autres critères qui ont été imaginés? Ou est-ce qu'il y a une liste qui existe, qui est plus complète, qui permettrait peut-être justement une meilleure compréhension pour la suite des choses?

M. Daoust : Ce que je comprends, M. le Président, c'est qu'on a regardé dans les grandes initiatives qui se faisaient, puis, dans les grandes tarifications qui se faisaient, il y en a, on l'a dit tantôt, je pense, 535. Et on a regardé dans ça et, les 535, on peut probablement les regrouper tous dans un de ces quatre-là. Chacun, on va arriver puis on va dire, par exemple : Bien, le jour puis l'heure des déplacements, tous les jours, toutes les heures de déplacement, c'est gratuit à Sainte-Julie, ça rentre dans cette catégorie-là.

Vous arrivez avec une autre en disant : Nous, là, les gens, là, de l'âge d'or, là, nous, on le définit à partir de 60 ans, puis, l'autre, on le définit à partir de 62, puis, l'autre, on le définit : celui qui a une carte de l'âge d'or, bien, ça rentre dans la catégorie d'usagers. Toutes ces tarifications-là sont capables de se retrouver dans ça. Ce qu'on ne voulait pas, c'est en éliminer. Laisser, encore une fois, l'initiative. On ne veut pas en éliminer, on veut que l'autorité ait pleine flexibilité pour donner le meilleur service possible à l'intérieur de sa juridiction. On veut un gouvernement de proximité, il faut le laisser...

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

M. Villeneuve : ...parlant des «catégories d'usagers», M. le Président, moi, j'aimerais peut-être qu'on aborde la catégorie d'usagers étudiante.

Tantôt, le ministre a parlé des étudiants en disant : Bon, il y a peut-être sur le territoire actuellement différentes façons d'identifier un étudiant. N'y aurait-il pas lieu justement d'en discuter ici même, en commission parlementaire, et même peut-être, pourquoi pas, d'arriver à statuer sur une définition d'«un étudiant»? Parce que, là, on touche à une corde... vous allez me dire que les personnes d'un certain âge vont dire qu'eux aussi, ils aimeraient peut-être le savoir maintenant, ça va ressembler à quoi, lorsque ça va s'appliquer sur le terrain, dans la catégorie personnes plus âgées. Mais, au niveau étudiant, je sais qu'il y a eu des gens qui ont formulé certaines... je ne dirais pas «des recommandations», mais, à tout le moins, qui sont intervenus pour justement, là... et je me fais un peu leur voix, M. le Président, aujourd'hui, à ces personnes-là, qui ont interpellé la commission concernant, là, la catégorie étudiante.

Est-ce si difficile aujourd'hui, à ce stade-ci, et même compliqué — je ne penserais pas — d'introduire dans le projet de loi cette définition-là d'«étudiant»? Pour quelle raison on ne le fait pas? Est-ce que c'est parce que ça entraînerait une cascade où il faudrait assurément définir l'ensemble des catégories possibles? Mais, comme je vous le dis, moi, je me fais écho de représentants et représentantes de catégorie étudiante qui aimeraient savoir, M. le Président, la définition qu'accorde le ministre à cette catégorie-là.

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

• (16 h 50) •

M. Daoust : M. le Président, on définit «catégories d'usagers», on donne le grand terme générique «catégories d'usagers». Dans ça, il y a les étudiants et il y a d'autres catégories d'usagers.

Nous, on permet, dans le projet de loi, de définir les catégories d'usagers puis de donner une définition à différentes catégories. Une définition d'«étudiant», ça rentre dans «des catégories d'usagers». On donne un plan-cadre. L'autorité doit avoir une certaine autorité. Ce qu'on lui dit, c'est : Oui, tu peux décider c'est quoi, un étudiant, tu auras à le définir, mais il n'y aura pas 17 définitions d'«étudiant» différentes, par exemple, parce que la définition d'«étudiant», ça peut être un petit peu compliqué. Vous savez, il y a des gens qui sont des étudiants perpétuels et puis qui ne graduent jamais, mais, si ça, peut-être, coûte moins cher de s'inscrire à un cours que de payer le tarif que tu devrais payer... Voulez-vous, on va laisser l'autorité définir ce que c'est? C'est pour ça qu'on énonce la notion de catégories d'usagers. L'usager, ça peut être un étudiant. L'autorité, vous le définirez, c'est quoi. Vous vous entendrez sur votre territoire. Mais, encore une fois, je me vois mal, à partir de Québec, dire : On a une catégorie d'usagers, mais c'est Québec qui va la définir. Laissons l'autorité travailler.

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

M. Villeneuve : Je n'ai peut-être pas bien saisi, là, mais j'ai cru comprendre que le ministre est en train de soumettre l'hypothèse suivante : que quelqu'un pourrait décider de rester étudiant pour la vie pour avoir un tarif étudiant, là. Je pense que, si c'est le cas, ça va être très, très, très marginal. Alors, je ne crois pas que ça se produise.

Par ailleurs, vous conviendrez avec moi, M. le ministre, que c'est... comment dirais-je, c'est une définition, d'ailleurs, qui, à mon avis, doit être prise par la société, et là je ne parle pas de la société de transport, là, hein, je parle de la société en général. Là, ce qu'on va permettre, ce qu'on va laisser entre les mains de l'autorité, c'est d'arriver avec une définition de ce qu'est un étudiant. Moi, c'est comme ça que je le vois, puis corrigez-moi si je me trompe, mais je pense que c'est une décision... ou, plutôt, c'est une... Oui, c'est une décision sociétale qui doit être prise, et je pense que, si elle est prise, elle doit être prise par et pour la société en général.

Je vous soumetts ça bien humblement. À mon avis, ça ne devrait pas être si compliqué que ça de définir le statut de qui est étudiant et qui aura la possibilité d'avoir justement une passe qui permettra peut-être un tarif préférentiel pour cette catégorie de personnes là.

M. Daoust : M. le Président...

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

M. Daoust : ...en réponse aux commentaires du député : actuellement, cette autorité-là, elle est déléguée à l'AMT et aux différentes autorités régionales. Ce n'est pas une décision de gouvernement. Là, ce qu'on fait si on prend cette définition-là, si on la fait nous-mêmes, on se trouve à prendre un pouvoir qui est déjà délégué. L'AMT, actuellement, c'est elle qui définit. On a actuellement 16 définitions possibles différentes de ce qu'est un étudiant. On demande à l'autorité d'en avoir une, mais on ne veut pas rapatrier un pouvoir qu'on avait déjà délégué.

L'AMT, dans le moment, c'est elle qui détermine chez elle c'est quoi, un étudiant. Alors, ce que vous dites, c'est que le gouvernement du Québec doit dire : Elle n'est pas assez compétente pour ça, on va s'en occuper. Je ne pense pas. Je pense qu'on doit aller vers une décentralisation de cette décision-là, leur donner l'autorité de le faire, pas d'en avoir 16, d'en avoir une. Mais c'est leur responsabilité de faire ça. C'est ce que le projet de loi prévoit. Dans les catégories d'usagers, elle a à définir les différentes catégories, dont celle de ce qu'est un étudiant. C'est son travail.

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

M. Villeneuve : Oui. Juste terminer là-dessus, M. le Président. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec le ministre, pas parce qu'il y a 16 autorités présentement qui peuvent définir, qui peuvent donner chacune leur avis ou à mettre en place un système qui définit une catégorie, qui décide, un étudiant, c'est quoi, puis à quel âge, puis est-ce que c'est à temps plein, à temps partiel, etc., que... Ce n'est pas parce que cela existe maintenant qu'on doit maintenant déléguer ou laisser faire l'autorité pour arriver à cette définition-là. Je ne suis pas d'accord avec le ministre là-dessus. Moi, M. le Président, je vous dirais que je pense que c'est ici à nous, les parlementaires, à faire ce travail-là, à s'assurer finalement qu'on trouve la meilleure définition possible, c'est quoi, être étudiant. C'est mon avis, et je le partage, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres... Oui, M. le ministre?

Une voix : ...

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

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. En fait, ce qui est important et ce qui est demandé... En fait, vous savez, la commission... Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le lire, M. le ministre... en fait, M. le Président, je ne sais pas si M. le ministre — parce qu'il faut s'adresser au président — a eu l'occasion de lire le document qui a été envoyé par... *Le tarif étudiant universel du transport en commun*.

Donc, ça a été envoyé à la commission, donc mis à la disposition de l'ensemble, là, des membres de la commission parlementaire. Donc, si ce n'est pas le cas, là, je suis certaine que votre équipe pourra vous le transférer. C'est un regroupement d'associations d'étudiants collégiales et universitaires de toute la région montréalaise, et ça regroupe 190 500 étudiants et étudiantes de niveau postsecondaire, et c'est une revendication qu'ils ont depuis un certain temps de faire en sorte que... Vous savez, il y a des gens qui sont aux études. Les études, ce n'est peut-être plus comme avant, où les gens étudiaient... Moi, je sais bien, j'ai fait cégep, université, milieu du travail puis maîtrise à temps partiel, par les soirs, mais, souvent, maintenant, les jeunes vont aller deux ans sur le marché du travail, vont revenir sur les études, et donc, souvent, les étudiants peuvent avoir plus que 25 ans. Et, dans plusieurs sociétés de transport, ils limitent à 25 ans l'attribution du tarif étudiant. Après ça, comment on définit un étudiant, c'est combien de cours, le temps-partiel, le temps-plein, puis tout ça, ça, je comprends que l'ART regardera ça.

Mais ce que demande le regroupement, c'est qu'il n'y ait pas de discrimination en fonction de l'âge. Et ça, je crois que c'est un principe qu'on doit inscrire dans le projet de loi, qu'il n'y ait pas de discrimination en fonction de l'âge, tout comme on a inscrit comme principe à l'article 25... en fait, que le ministère a inscrit que les critères pour fixer les tarifs, ça pourra être en fonction des différents modes utilisés, la rapidité, le jour, l'heure des déplacements et les catégories d'usagers. Mais ce qu'ils demandent, c'est que, dans la catégorie des usagers qui sera nommée «étudiant», il ne puisse pas y avoir de discrimination en fonction de l'âge, parce qu'un étudiant, qu'il ait 26 ans ou qu'il ait 22 ans, s'il est étudiant, il est étudiant puis il ne fait pas un plus gros salaire à 26 ans qu'à 22 ans. Et donc c'est important de pouvoir favoriser les études.

On sait qu'on est dans une économie qui est de plus en plus orientée vers l'économie du savoir, vers les nouvelles technologies, et de se perfectionner, c'est un avantage pour une société, et on a tout avantage à favoriser

que les jeunes améliorent leur perfectionnement, améliorent leurs connaissances avec des retours aux études. Et donc moi, je crois que c'est une proposition que nous devrions étudier. Et nous allons en faire le dépôt, donc, dans cette Assemblée-ci.

Donc, on le dit positivement, mais c'est arrivé, là, lors de l'étude des précédents articles, là, qu'on puisse s'entendre, là. Donc, on propose un libellé, mais il n'y a pas de fermeture, là, on peut s'ajuster, donc, de modifier l'article 25 du projet de loi en ajoutant, à la suite du paragraphe... les mots suivants : «notamment en tenant compte que la catégorie "Étudiant" n'est pas liée à l'âge de l'utilisateur», donc qu'il n'y ait pas de discrimination en fonction de l'âge.

Le Président (M. Reid) : Vous en faites un amendement formellement?

Mme Ouellet : J'en fais un amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons prendre quelques instants pour faire des copies. Alors, je suspends la séance pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 8)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, la députée de Vachon a lu effectivement un amendement. Nous allons discuter de cet amendement. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Vous avez lu votre amendement. Voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Ouellet : ...si vous me permettez.

Le Président (M. Reid) : Bon. Excusez-moi, M. le ministre. On va permettre à la députée d'ajouter sur son amendement...

• (17 h 10) •

Mme Ouellet : Je ne le lirai pas au complet, même s'il n'est pas si long que ça, là, mais je voudrais peut-être vous lire certains extraits de la lettre de la Coalition régionale étudiante de Montréal, là, parce que je pense que leur demande est assez légitime, là.

Donc, ils disent : Le projet de loi n° 76 donne la compétence exclusive à l'ARTM de «fixer les tarifs pour les titres de transport selon leur teneur». Le tarif sera fixé selon certains critères, dont celui de la catégorie d'usagers ou d'usagères.

«Cette compétence laisse le pouvoir à l'ARTM de créer des tarifs discriminatoires selon des catégories arbitraires et ainsi de créer une injustice, volontaire ou involontaire, dans la tarification. Une telle injustice est actuellement présente au sein de la STM dans le fait que le tarif [étudiant] pour les étudiants et les étudiantes est disponible uniquement pour les personnes de 25 ans et moins. Cette discrimination touche des dizaines de milliers d'étudiants et d'étudiantes qui, pourtant, n'ont pas de meilleures conditions financières que leurs pairs. Il va de soi que les personnes qui étudient aux cycles supérieurs sont particulièrement touchées par cette problématique.

«Plusieurs engagements politiques ont été faits concernant l'abolition du critère d'âge dans la tarification étudiante de la STM et reconnaissent ainsi le caractère ségrégationniste de cette mesure. Dès 2001, le maire de Montréal, Gérald Tremblay, annonçait son intention de créer une tarification étudiante universelle pour la STM en donnant accès au tarif réduit à l'ensemble de la population étudiante à temps plein[...]. Cependant, une fois créée, la mesure n'incluait que les étudiants et les étudiantes de 25 ans et moins et excluait [...] 30 % [à] 40 % de la population étudiante[...]. Malgré cela, le maire [...] a réitéré sa promesse en 2003[...].

«Il faut également noter qu'au Canada aucune autre tarification étudiante concernant le transport en commun ne discrimine selon l'âge, à l'exception de celle actuellement en vigueur à Montréal.»

Ça fait que c'est important de voir qu'ailleurs il n'y a pas de discrimination en fonction de l'âge pour les tarifs étudiants, il n'y a qu'à Montréal qu'il y a cette discrimination-là. Et donc, vous savez, le nombre d'étudiants et d'étudiantes universitaires montréalais qui étudient à temps plein est estimé à 137 000 par Universités Canada, et environ 73 % d'entre eux, soit environ 100 000 personnes, utilisent le transport en commun. Donc, ça, c'est une bonne nouvelle. 73 % des étudiants utilisent le transport en commun. Et, selon les statistiques du ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, 45 % des étudiants sont âgés de plus de 25 ans. Cette proportion diminuerait à 25 % pour ceux et celles qui étudient à temps plein seulement, selon l'enquête sur les conditions de vie des étudiants et des étudiantes. Donc, on parle de 28 000... discrimine actuellement entre 28 000 et 45 000 personnes.

Donc, c'est pour ça, cette demande-là de la coalition, là, régionale étudiante de Montréal. Et je pense qu'ils ont des bons arguments. Ils ont aussi pris la peine de nous écrire en commission parlementaire, et je les ai rencontrés, et c'est pour ça que je trouvais important d'apporter, là, leur proposition, là, en amendement. Ça adonnait bien. On a été chanceux, parce que l'article 25 n'était pas encore adopté. Donc, voilà. C'est pour ça que je vous le dépose aujourd'hui.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vais, M. le ministre, laisser quelques secondes au député de Groulx, qui n'a pas eu la parole depuis longtemps.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, hier, j'ai assisté à un événement qui était Transport 2000. M. le ministre a fait un éloquent discours, et j'étais, heureusement, assis avec la dame qui est responsable, justement, de la Coalition régionale étudiante de Montréal, qui m'a fait part justement, là, de la lettre dont ma collègue a lu quelques paragraphes tantôt.

Alors, je voulais vous dire que nous sommes d'accord avec la position qui est prise aujourd'hui. Et, quand on fait le calcul de ça, on parle, au maximum, de 45 000 personnes à 400 \$ environ, ce qui fait environ 1,8 million de dollars. Il y a quand même des gens peut-être aussi qui vont s'ajouter à prendre le transport collectif, donc il va y avoir des revenus additionnels. Donc, le coût, il va être moins que ça. Et également il y a un coût également au niveau des gaz à effet de serre aussi qu'on peut tenir compte. Donc, les gens vont avoir tendance à prendre plus le transport collectif, donc ça va avoir un impact favorable. Donc, on est en faveur avec cet amendement-là, M. le Président.

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, après considération de l'amendement, et considérant que, dans cette définition-là, ce sera le seul amendement qu'on apportera, on est d'accord pour apporter l'amendement.

Il y a une chose par ailleurs puis qui est un détail, c'est que, pour des fins terminologiques, par exemple, on parle d'utilisateurs, c'est «usagers». On a un comité de législation, vous le savez, qui doit arriver avec une formulation, là, qui est conforme au reste du projet de loi. En fait, d'un point de vue gouvernemental, on parle de former des adultes, par exemple, qui n'ont pas de métier, leur donner la chance d'en apprendre un. On pense aussi à des gens qui veulent retourner aux études, qui ont un baccalauréat puis qui disent : Avec une maîtrise, je me sentirais mieux outillé. Le M.B.A. ne s'adresse justement pas aux gens qui ont 25 ans, il s'adresse aux gens qui ont un peu plus d'expérience sur le marché du travail. Vous avez fait vos études à temps partiel en maîtrise, vous avez fait la même chose que moi. Je l'ai faite un peu avant vous. Alors, en soi, de dire : Bon, on n'est plus étudiant, mais tu décides de mettre ta carrière en veilleuse si tu y vas à plein temps pendant une année, pendant deux années. Je pense qu'il faut donner un encouragement important à ne jamais utiliser l'expression «J'ai terminé mes études». Alors, «terminer ses études», ça veut dire que tu n'as plus rien à apprendre. Il n'y a pas beaucoup de monde qui peuvent se vanter de ça.

Alors, nous, on souscrirait à cet amendement-là et sous le caveat, naturellement, qu'on arrive à la prochaine séance avec une terminologie, là, qui va être conforme, mais rien pour altérer l'esprit du texte.

Le Président (M. Reid) : J'essaie de comprendre, là, par rapport à la terminologie, qu'est-ce que vous proposez.

M. Daoust : Bien, je vous donne un exemple, simplement, là. Pour être sûr...

Le Président (M. Reid) : Non, juste qu'est-ce que vous proposez.

M. Daoust : C'est parce qu'il y a une revue légale qui se fait de ça. On ne veut pas le faire sur un coin de table. Alors, on dit, bon : «notamment en tenant compte que la catégorie "Étudiant" n'est pas liée à l'âge de l'utilisateur».

Dans le reste du projet de loi, on parle d'«usagers». Bon, juste pour s'assurer que c'est la même terminologie puis que, d'un point de vue légal, bien, demain matin, on ne se fera pas prendre un petit peu en défaut tous les trois, l'opposition, la deuxième opposition puis le gouvernement, avec une terminologie parce qu'on n'a pas utilisé tout à fait la bonne chose qui ne reflétait pas tout à fait ce qu'on voulait... Voyez-vous? Voyez-vous, je vous donne juste un exemple, là. Actuellement, une avocate ici qui est plus familière avec la terminologie... puis on pourrait dire, par exemple, là «notamment, sans distinction fondée sur l'âge de la catégorie usagers visant les étudiants», juste pour qu'on arrive à la même chose, mais l'idée, c'est qu'on va arriver à la même chose.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous proposez qu'on le suspende jusqu'à une prochaine séance?

M. Daoust : Bien, moi, ce que je vous propose, c'est qu'on l'adopte à notre prochaine rencontre où on aura eu l'occasion de vous arriver avec la terminologie exacte, là.

Le Président (M. Reid) : On suspend l'article 25 jusqu'à...

M. Daoust : On suspend l'article...

Le Président (M. Reid) : ...et, quand on reviendra, on retrouvera l'article 25 au milieu de l'amendement en question, pour lequel vous aurez peut-être un... vous vous serez entendus sur le remplacement de l'amendement par une autre terminologie. Ça va?

M. Daoust : Voilà.

Le Président (M. Reid) : On y va comme ça. Donc, je suspends...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Je suspends l'article 25, et nous allons passer à l'article...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : On suspend l'amendement et l'article 25, pour être bien formels, et nous allons passer à l'étude de l'article 26. M. le ministre, voulez-vous présenter l'article 26?

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

Alors : «L'autorité adopte, conformément à sa politique de financement visée à l'article 71, le cadre tarifaire et le transmet avant le 1er octobre de chaque année à la Communauté métropolitaine de Montréal et à chaque organisme public de transport en commun. Elle en fait de même lorsque des modifications y sont apportées en cours d'année.

«Le cadre tarifaire entre en vigueur le 1er janvier qui suit ou, dans le cas d'une modification, à compter de la date déterminée par l'autorité.»

En fait, vous savez, M. le Président, les dispositions qui sont prévues à l'article 26 de la loi précisent que le cadre tarifaire doit être adopté dans le respect de la politique de financement de l'autorité et prévoient la date d'entrée en vigueur de ce cadre.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 26? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. La mémoire étant ce qu'elle est... mais, de mémoire, et les gens du ministère pourront me le confirmer, je crois qu'on a fait d'autres amendements dans d'autres articles concernant la transparence. Moi, je crois que le cadre tarifaire ne doit pas seulement qu'être envoyé à la Communauté métropolitaine de Montréal et chaque organisme de transport public, il doit aussi être rendu public sur Internet. Donc, je pense qu'il y avait des libellés qu'on avait utilisés pour d'autres articles. Moi, je vous donne la teneur de l'amendement que je souhaiterais amener. Si vous voulez que nous l'écrivions, nous allons l'écrire, on demandera une suspension, mais, si le ministère préfère l'écrire pour être sûr d'utiliser son même vocabulaire qu'on avait utilisé pour les autres articles, je suis aussi ouverte, là, à cette option-là.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, du côté ministériel, est-ce qu'on veut...

M. Daoust : Moi, ce que je voudrais savoir, M. le Président, c'est : Si vous regardez l'article 27, est-ce que le libellé de 27 n'est pas suffisant? Le libellé de 27, je vous le lis, c'est : «Au plus tard le 1er décembre de chaque année, l'autorité rend publics ses tarifs sur son site Internet. Elle en fait de même 30 jours avant l'entrée en vigueur de toute modification qui y est apportée en cours d'année.» Je pense que ça fait le travail.

Mme Ouellet : ...mon collègue me demandait, à juste titre : Pourquoi que c'est le 1er octobre d'un côté puis c'est le 1er décembre de l'autre côté?

M. Daoust : Ce que je comprends, c'est que c'est de donner le temps à l'autorité de faire les ajustements s'il y a lieu de les faire. C'est de dire : Écoutez, s'il y a des choses... si l'autorité décidait, par exemple, de dire : Écoutez, là, on a certaines modifications qu'on doit y apporter ou il n'y a pas complètement concordance, qu'on a le temps, au moins, de s'entendre, puis là, après ça, bien, quand on s'entend, on le publie. Mais il me semble que ça fait le travail.

Mme Ouellet : ...de comprendre. Est-ce que le cadre tarifaire est déterminé par l'autorité? L'autorité, est-ce qu'elle le transmet pour information à la CMM ou elle le transmet à la CMM pour consultation? Moi, j'avais compris que c'était pour information.

M. Daoust : Alors, ce qu'on me dit, M. le Président, c'est qu'ils l'envoient pour information. Ce que je comprends, c'est que c'est pour information.

Mme Ouellet : ...avoir un deux mois de délai entre la transmission à la CMM et aux organismes publics de transport et le public en général?

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

M. Daoust : ...une pause pour une minute, M. le...

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, on suspend pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 20)

(Reprise à 17 h 21)

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, ce que je comprends, c'est que c'était de se donner un délai pour être capable de s'assurer que c'était imprimé, et tout ça, mais on pourrait facilement dire : Écoutez, on va donner deux mois de préavis au lieu d'un mois. On pourrait le mettre, par exemple, au 1^{er} novembre. Puis on peut garder la formulation qui est là, c'est : Au plus tard le 1^{er} novembre. Mais ça donne deux mois de préavis, c'est quand même suffisant.

Mme Ouellet : Je n'ai pas compris. Je m'excuse, M. le Président.

M. Daoust : Je m'excuse. Je vais le répéter.

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

M. Daoust : Bon, ce que nous avons actuellement, là, ce que je comprends, c'est que c'était pour se donner le temps de... des papiers, de faire les envois, et tout ça. Je conviens avec vous que deux mois, ça peut paraître long, on peut s'en tenir à un mois. Donc, la décision doit être prise. Et, si on reprend le document, ce qu'on dit, c'est : Transmet avant le 1^{er} octobre à la Communauté métropolitaine, puis, à 27, on pourrait dire : Au plus tard le 1^{er} novembre, l'affiche sur son site. C'est deux mois avant sa prise d'effet.

Mme Ouellet : Je comprends qu'on peut décider d'au lieu d'avoir deux mois avoir un mois, mais ce que je ne comprends pas, c'est : Pourquoi qu'on ne fait pas ça en même temps? Parce qu'on dit : Pour imprimer, puis tout ça. Mais, quand on dit «rendre public», c'est sur Internet, là. Ça fait qu'il n'y a pas d'impression de rien, le document, c'est le même.

Moi, je pense qu'une fois qu'on envoie un document à la CMM puis qu'on l'envoie à l'ensemble des organismes publics de transport en commun, bien, on devrait le rendre public en même temps. Pourquoi eux auraient des choses avant que le public les ait si c'est pour information? Si vous me dites que c'est pour consultation puis ça risque de changer, bien là je vais avoir une autre question. C'est que j'aimerais ça avoir la première version puis avoir la deuxième version, c'est quoi qui a été envoyé puis c'est quoi qui a été changé. Donc, c'est pour ça que je vous dis : Ça prend de la transparence. Moi, je pense, au moment où on décide qu'on l'envoie à la CMM, ça devrait être disponible au public en général. Je ne vois pas pourquoi qu'on met un délai, que le public ne pourra pas avoir accès en même temps à la grille tarifaire que les élus de la CMM puis que les organismes publics de transport en commun si c'est pour information, là.

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

M. Daoust : M. le Président, je pense que, la raison étant simplement de se donner un délai de 30 jours, qui n'est pas une cachette qu'on essaie de faire... Mais, quand vous envoyez une lettre, par exemple, à la CMM, vous l'envoyez sur un format qui n'est pas nécessairement quelque chose qui est vulgarisé pour le public. L'idée, c'est d'être capable de l'installer dans le site Internet, de le vulgariser et de faire en sorte que M. et Mme Tout-le-monde le comprennent bien. L'important, quand on le met sur le site Internet, ce n'est pas de... je l'ai dit, mais il faut le rendre aussi digestible. Disons ça simplement comme ça. Entre vous et moi, quand on a deux mois de préavis sur des tarifs — puis, encore une fois, je m'excuse de revenir à mon passé de banquier, mais, quand on donnait nos tarifs 60 jours d'avance, on les avait donnés longtemps d'avance — je pense qu'il n'y a pas d'incongruité dans ça.

L'idée, c'est juste de dire : Pourquoi on va en simultanément sur ça? Ce n'est pas une cachette, mais, en même temps, il faut toujours l'installer aussi correctement, donner aux gens le temps de faire le travail puis de faire un site Internet qui est convivial.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je dois vous avouer que j'ai un petit peu de misère à suivre, parce que les technologies aujourd'hui... mettre ça sur Internet, c'est tellement simple, là. Donc, si on sait de quoi on parle puis on le sait assez pour l'envoyer à la CMM... Puis même, à la limite, la CMM — ce n'est pas confidentiel, j'imagine, à cette étape-là, là, c'est de l'information qui est envoyée — la CMM pourrait même le rendre public à travers ses différents outils publics. Ça serait comme un peu fou que la CMM le rende public, alors que ça vient du gouvernement.

Je ne comprends vraiment pas le besoin de délai. Une fois que le ministère est prêt à l'envoyer à la CMM pour information puis à l'ensemble des sociétés de transport, c'est parce que c'est fait, là, puis c'est organisé, puis ils savent où est-ce qu'ils s'en vont. Et je remarquais... ou un hochement de tête, c'est qu'il n'y aura plus de changement. Une fois que c'est envoyé à la CMM, c'est pour information, donc il n'y a plus de changement. Donc, à ce moment-là, c'est facile de le rendre disponible. Vous pouvez le rendre disponible même dans le même format. Si, après ça, vous avez le goût de faire des infographies pour rendre ça plus beau, rien n'empêche ensuite de faire les infographies pour rendre ça plus beau. Puis il peut y avoir différentes infographies pendant l'année pour publiciser le transport en commun. Puis, en fait, quant à moi, plus il y en aura, mieux ce sera, parce qu'on fera la publicité du transport en commun. Mais, franchement, vous dire, là, je ne le comprends pas, le délai de 30 jours.

M. Daoust : Je pense, M. le Président, que c'était beaucoup un principe de prudence qui était évoqué dans ce cas-là — écoutez, s'il y a des bouts de ficelle à rattacher, on le fera — parce que, dans les délais qui sont impartis, si on le prend au 1er octobre, avant sa mise en vigueur, on a quand même un trimestre complet. Ce qu'on disait : C'était un mois. Qu'on aille à deux mois, ça ne me paraît pas exagéré. Qu'on ait un petit principe de prudence, de dire : Écoutez, s'il y a quelque chose qui n'est pas attaché, on l'attachera, je ne vois pas où est la grande difficulté. C'est quoi, l'idée de dire : Aïe! à 90 jours, là, je te dis que, là, on les a informés comme il faut, mais, à 60, ça ne marcherait pas? En tout cas, vous avez votre opinion, j'ai la mienne, puis, à 30 jours proche, on s'entend.

Remarquez bien aussi, M. le Président, qu'à l'article 27 il y a un mot qui est quand même important, là. On ne dit pas : Remplaçons «1er décembre» par «1er novembre», on dit : Au plus tard. Il n'y a rien qui empêche les organisations, si elles sont prêtes, là, à le publier avant. Je donnerais une petite marge de prudence, c'est tout.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. J'entends la marge de prudence, le principe de prudence, mais, comme il n'y aura pas de modification, ça veut dire, à ce moment-là... parce que, de toute façon, sur l'ARTM, il y a des gens de la CMM qui siègent, donc il y aura déjà eu des discussions préalables. Donc, lorsque la décision sera prise puis que ça sera envoyé à l'ensemble de la CMM, c'est à titre d'information. Puis on m'a dit qu'il n'y aura pas de modification. Et c'est pour ça que je vous dis : Si vous me dites que c'est pour un principe de prudence puis qu'il pourrait y avoir des modifications, bien, moi, à ce moment-là, j'aimerais ça que soient rendues publiques les deux versions. C'est pour une raison de transparence. Je ne vois pas pourquoi, si l'autorité prend une décision sur une grille tarifaire puis qu'ensuite il y a des changements suite à l'envoi à la CMM et à l'envoi aux organismes publics de transport en commun, je ne vois pas pourquoi le public ne serait pas informé de ce changement-là. Si vous me dites : C'est garanti qu'il n'y a pas de modification, ça veut dire qu'il n'y en a pas, de fil, à attacher et que les fils auront tous été attachés avant l'envoi à la CMM.

Donc, à ce moment-là, ce deux mois de délai là n'est pas utile d'aucune espèce de façon, et ce deux mois ou ce mois de délai là donne une drôle d'impression, qu'effectivement il y a des choses qui pourraient changer pendant ce mois-là, parce que, s'il n'y a rien qui peut changer, bien il n'y a pas d'utilité d'avoir un mois de délai.

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

M. Daoust : Encore une fois... et puis je comprends ce que la députée nous dit à l'effet que les sites Internet, c'est de plus en plus convivial, mais je reviens un petit peu à ce que je disais tantôt. C'est que je ne vois pas où de l'information rendue publique 90 jours avant ou 60 jours avant fait énormément de différence, mais ça donne une marge de manœuvre pour le rendre plus convivial sur le site Internet, pour avoir une représentation qui est plus digeste de cette information-là. Les grilles tarifaires, vous savez... Rappelons-nous qu'on part à 535, là, et pour ne pas dire 1 000. Il va falloir être capable de l'installer sur le site correctement.

Honnêtement, je ne pense pas que les gens qui vont aller sur le site Internet seront mal informés du fait de le savoir 60 jours à l'avance au lieu de 90 jours à l'avance. C'est tout.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous voulez intervenir, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je vais vous poser une question qui va être peut-être un petit peu crue, mais, quand vous dites : Pour mettre ça plus convivial sur le site Internet, pensez-vous que les citoyens...

Une voix : ...

• (17 h 30) •

Mme Ouellet : M. le Président, est-ce que le ministre pense que les citoyens sont moins intelligents que les représentants de la CMM? Parce que les représentants de la CMM vont le recevoir dans un certain format.

Je suis certaine que, si les représentants de la CMM sont capables de comprendre ce format-là, les citoyens vont être capables de comprendre exactement le même format et que les citoyens ne sont pas moins intelligents que les gens de la CMM et ne sont pas moins intelligents que chaque organisme public de transport en commun. Donc, moi, je n'ai rien contre, comme je vous dis, qu'il y ait des infographies qui soient développées, mais, juste dans un souci de transparence, et c'est un engagement important qui a été fait de la part de votre gouvernement lors de l'entrée en fonction... il ne faut surtout pas l'oublier — j'ai l'impression que c'est oublié beaucoup trop souvent — donc un engagement de transparence, de le rendre public. Et, si, après ça, l'autorité veut jazer ça pour faire des infographies, puis tout ça, elle aura tout le loisir de le jazer d'une façon ou d'une autre et même de changer son jazz au fur et à mesure des saisons pour faire la publicité des tarifs, mais sur la base de la grille tarifaire, qui est en général, effectivement, un document qui est assez standard puis pas nécessairement toujours très visuel.

Mais l'information, elle est donnée en même temps tant aux gens de la CMM... parce que, on l'a bien dit, c'est à titre d'information et non pas de consultation. C'est pour ça que je commençais par cette question-là : Est-ce que c'est pour consultation ou pour information? Si c'est pour information et que ça ne change pas, pourquoi informer les citoyens un ou deux mois plus tard que les membres de la Communauté métropolitaine de Montréal et que les organismes publics de transport en commun?

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vais passer la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Je voudrais aborder un autre point peut-être qui devrait précéder, peut-être, la demande de ma collègue, en fait, c'est au niveau du processus. Je comprends par la lecture de l'article que l'autorité adopte... Par contre, en commission, on a reçu différents groupes, dont la CMM, qui... elle et plusieurs, demandaient à ce que la CMM approuve finalement le cadre tarifaire puis éventuellement aussi, là, le budget.

Alors, est-ce qu'au niveau de la période de temps ça ne pourrait pas être quelque chose qui pourrait être utilisé pour permettre, en fait, à la CMM d'approuver le cadre tarifaire? Parce qu'on parle ici d'imputabilité, en fait, des élus, contrairement à l'autorité, qui est composée majoritairement de non-élus. Alors donc, en vertu du principe d'imputabilité, il n'y aurait pas lieu de considérer justement que ce soit approuvé par la CMM?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Alors, il y a une question, M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, le cadre tarifaire, comprenons-nous bien, c'est une responsabilité de l'autorité, là, ce n'est pas la CMM qui va réviser le cadre tarifaire. Le cadre tarifaire lui est transmis pour information, c'est ce qu'on a dit. Alors, ça, ça ne changera pas, là. Il se peut que certains intervenants municipaux aient le goût d'avoir de l'autorité différente, mais, actuellement, là, ce avec quoi on travaille, ce n'est pas ça, là, on travaille avec une certaine autorité, dont celle d'établir le cadre tarifaire.

Le Président (M. Reid) : Alors, moi, je voudrais juste souligner que, dans nos procédures parlementaires, à un moment donné, pour continuer à discuter d'un amendement potentiel, bien, c'est peut-être bon d'avoir l'amendement. Alors, si on veut continuer à discuter, moi, je pense que...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Bon. C'est ça, je vais demander qu'on me dépose l'amendement formellement. Alors, je vous laisse quelques instants? On va suspendre quelques instants.

Mme Ouellet : ...quelques secondes.

Le Président (M. Reid) : ...et la photocopie, et, quand on reviendra, vous lirez votre amendement, Mme la députée de Vachon. Alors, je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 34)

(Reprise à 17 h 39)

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc : Modifier l'article 26 proposé à l'article 3 — donc, comme vous nous avez dit qu'on était dans l'article 3, qu'il y avait plusieurs articles, on a fait ça correctement — du projet de loi en ajoutant, après les mots «transport en commun», les mots «et le publie sur son site Internet».

Le Président (M. Reid) : Voulez-vous commenter? Ça va?

Mme Ouellet : Bien, je pense qu'on avait commenté beaucoup avant de déposer l'amendement. Donc, voilà l'amendement officiel.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? M. le ministre.

M. Daoust : Un seul commentaire, M. le Président. C'est que, d'abord, je pense qu'on parle, d'un côté, de tarifs puis, de l'autre, on parle de cadre tarifaire. Il y a une petite différence, c'est pour ça qu'on proposait un 30 jours. Et l'autre chose, c'est que, si on faisait cette modification-là, il y a une redondance avec l'article 27, tout simplement.

• (17 h 40) •

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

Mme Ouellet : En fait, concernant la redondance avec l'article 27, il y aura redondance s'il n'y a aucune modification. Mais, s'il y avait des modifications, parce qu'il y avait des fils à attacher, comme j'ai entendu, par principe de prudence, bien, à ce moment-là, il n'y aurait pas redondance. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on trouvait important de l'ajouter également à l'article 26, que ce qui est transmis, effectivement, là, à la CMM et aux organismes publics de transport en commun, bien, soit aussi rendu public par la même occasion, parce que c'est quand même beaucoup de monde, là, la CMM puis les organismes de transport en commun. Ça fait qu'il n'y a pas vraiment de raison de ne pas élargir à l'ensemble du public.

Et l'article 27 traite aussi... et on aura des amendements concernant cette section-là aussi, mais traite aussi des modifications qui pourraient être apportées en cours d'année, donc les délais régissant les modifications qui sont apportées en cours d'année. Donc, dans ce cas-là, on aura des modifications, mais je pense qu'il n'y a pas nécessairement redondance entre les deux articles.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions sur l'amendement? Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Daoust : Non. Refusé.

Le Président (M. Reid) : L'amendement n'est pas adopté. Alors, nous allons continuer l'étude de l'article 26, qui n'a pas été amendé. Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 26? Est-ce que l'article 26 est adopté?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon. Oui, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Je voudrais intervenir sur l'article 26, M. le Président, en rapport avec l'amendement qu'on a... J'aimerais comprendre, j'aimerais saisir davantage, là, j'ai de la difficulté. Je sais que le ministre donne des explications, mais est-ce qu'il y a autre chose qui fait en sorte qu'on ne peut pas le rendre public immédiatement? Est-ce que c'est par respect pour les élus qui doivent en prendre connaissance? Je ne le sais pas, moi.

Le Président (M. Reid) : ...qui vient d'être rejeté.

M. Villeneuve : Oui. Non, mais je reviens sur l'amendement mais qui... Je reviens sur l'amendement. Je suis d'accord avec vous, M. le Président, je peux attendre à 27, si vous préférez. Tout à fait.

Le Président (M. Reid) : C'est parce que, si on veut discuter de l'amendement... Vous pouvez faire un commentaire peut-être rapidement, mais je pense que...

M. Villeneuve : Bien, un commentaire, rapidement. Je n'ai pas saisi pourquoi l'amendement a été rejeté, je ne comprends pas que... Il y a déjà des membres de la CMM qui siègent sur l'autorité. Tout ça est interrelié, ils le savent, ils se connaissent, ils se parlent, et là on décide de quelque chose qui, en principe, ne peut pas être modifié sous aucun prétexte — c'est pratiquement ce que j'ai compris — puis on ne peut pas le rendre public. Je suis perplexe, mais enfin...

Le Président (M. Reid) : Merci de votre commentaire. Est-ce que j'ai d'autres interventions sur l'article 26? Oui, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Moi, je reviens encore — on en a brièvement parlé tantôt, puis on est revenus sur le sujet de ma collègue, là — au niveau de la CMM. En fait, ultimement, ce sont les municipalités finalement qui vont payer, là, pour le fonctionnement du transport. Alors, on comprend que la CMM et d'autres avaient demandé de pouvoir faire partie du processus quant au cadre tarifaire, et je me demande pourquoi le ministre ne serait pas à l'aise avec une situation où l'autorité, finalement, établit un cadre tarifaire et le soumettrait à la CMM, qui pourrait à ce moment-là proposer des petites modifications qui auraient une relation entre eux autres, donc que les élus puissent avoir un input. Et puis, après ça, bien, ils pourraient l'adopter.

Alors, je demanderais au ministre qu'est-ce qu'il penserait de cette situation-là, où l'autorité enverrait son cadre tarifaire à la CMM, qui l'étudierait et ferait ses recommandations, et, ensuite de ça, bien, l'autorité le recevrait, il pourrait l'adopter au final.

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

M. Daoust : Une clarification. En fait, ce qu'on fait actuellement, c'est que la CMM a un pouvoir d'orientation général, approuve le plan stratégique, établit les politiques de financement mais n'approuve pas le cadre tarifaire. Rappelons-nous que l'AMT actuellement a cette autorité-là tarifaire. Alors là, ce qu'on fait, c'est qu'on la remettrait à un palier supérieur puis on entre dans un processus de négociation entre l'autorité puis la CMM. La CMM, son rôle est beaucoup plus stratégique. Encore une fois, on est au niveau stratégique. Au niveau opérationnel, on va laisser l'autorité travailler. Alors, c'était simplement ça. Parce qu'il faut, à un moment donné, qu'on décide. Et, imaginez-vous, on pourrait en avoir pour des années à négocier des cadres tarifaires entre les deux structures. L'autorité, je vous le dis, a l'autorité d'établir les tarifs, mais on ne peut pas entrer dans un processus de négociation.

M. Surprenant : ...M. le Président, par M. le ministre. En fait, je ne veux pas établir un processus de négociation additionnel, simplement de consulter la CMM, leur demander s'il y a certains éléments qu'ils pourraient soumettre, de mise en garde, ou autres, qui pourraient, finalement, lever un drapeau. Puis l'autorité aurait l'autorité finalement de l'adopter quand même, là. C'est simplement de consultatif puis de dire... mais elle n'est pas décisionnelle, la CMM, là.

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

M. Daoust : À 71, M. le Président, on établira que la politique de financement va être à la CMM. Alors, ce qu'on dit, c'est qu'à un niveau supérieur le grand plan-cadre est défini là, mais comment... Vous savez, on définit la grandeur de la patinoire à la CMM, mais, à l'intérieur de la patinoire, on laisse patiner l'autorité. Alors, le cadre financier est établi à la CMM, mais il faut laisser aussi de l'espace. Une fois que vous avez les limites, là, vous devez oeuvrer à l'intérieur de ça. S'il faut que la CMM recommence à faire des... on va créer une structure en haut, en bas, on va être redondant aux deux places, en tout cas, il va y avoir une des structures qui va être de trop. Je ne pense pas que ce soit nécessaire d'aller là. On est actuellement, je vous le répète, au niveau politique, au niveau stratégique. On va laisser la CMM faire le travail, on va les laisser établir la politique de financement, et, après ça, comment on va l'appliquer, ça va être le rôle de l'autorité.

M. Surprenant : O.K.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 26? Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Parce qu'on n'a pas vraiment encore abordé ça, mais, lorsqu'on dit que «l'autorité adopte, conformément à sa politique de financement visée à l'article 71, le cadre tarifaire», donc adopte le cadre tarifaire, ça veut dire que... puis là j'essaie de comprendre les... C'est parce que, là, on met toute la planification, dont le cadre tarifaire, dans l'autorité, et actuellement cette planification-là, elle est réalisée par la STM pour l'île de Montréal, par le RTL pour Longueuil et par la STL pour Laval.

Donc, je voudrais peut-être que les gens du ministère m'expliquent qu'est-ce que vont perdre comme activités ces trois sociétés-là et comment vous voyez le transfert. Parce qu'ils ont du personnel qui s'occupe de la tarification actuellement, puis j'imagine que ce personnel-là se parle quand même un peu entre ces trois réseaux-là, parce qu'il y a quand même des interrelations, là, le métro allant et à Laval et à Longueuil. Donc, j'aimerais ça vous entendre un peu. À quoi ça va ressembler et ça va impliquer quoi comme modifications pour les trois réseaux de transport public?

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

M. Daoust : Simplement, M. le Président, à la suggestion de la députée, j'aimerais laisser répondre un spécialiste du ministère...

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, M. Breault...

M. Daoust : ...si j'ai le consentement. Je pense qu'on a besoin du consentement de la deuxième opposition.

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est-à-dire que, comme on a déjà eu le consentement pour M. Breault, ça va aller.

M. Daoust : Ah! on l'a déjà eu. O.K. Voilà.

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

M. Breault (Martin) : Très bien. Merci. En fait, je pense que ça a déjà été mentionné, discuté quand on a abordé les articles au début du projet de loi. Peut-être juste rappeler, encore une fois, au niveau de l'organisation puis ce qui est visé avec le projet de loi au niveau de la gouvernance, donc de situer les responsabilités au niveau politique, le rôle du gouvernement, le rôle de la CMM : au niveau stratégique, donc en termes de planification stratégique, en termes de financement, de tarification, donc l'autorité; puis, au niveau de la contractualisation des services avec les trois sociétés de transport existantes et le réseau de transport qui serait créé, au niveau de l'exploitation, à l'article 8, on définit les modalités de contractualisation. Je pense que la question porte plus sur le niveau de responsabilité de planification qui est actuellement fait par les sociétés de transport. Cette planification-là, dite stratégique, serait assumée par l'autorité, et ça inclut également la question de la tarification.

Donc, à titre d'exemple, l'expertise en termes de tarification que pourrait avoir la Société de transport de Montréal, c'est le genre de responsabilité qui serait transféré à l'autorité, donc, qui aura le mandat d'établir le cadre tarifaire. Je ne sais pas si ça répond à la question.

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

Mme Ouellet : ...mais ça en amène une autre, puis j'imagine que ça a été fait, mais est-ce que vous avez l'évaluation pour les trois sociétés de transport... donc, ça représente un transfert de combien de personnes... puis je ne dis pas ça... au nombre d'employés près, là, de personnes-années qui sont transférées de, par exemple, la STM à l'autorité?

Le Président (M. Reid) : M. Breault.

• (17 h 50) •

M. Breault (Martin) : Oui. En fait, c'est très marginal. Quand on regarde au niveau de l'ensemble du personnel de la STM... je n'ai pas les chiffres devant moi, mais l'essentiel du personnel est dédié soit aux opérations, le métro, les opérations d'autobus puis le personnel administratif qui est en support à ça, à titre d'exemple les ressources humaines, les

communications, etc. Donc, ce qu'on peut évaluer, nous, comme étant au niveau de la planification stratégique, c'est assez marginal.

Puis le comité de transition, là, ça a déjà été mentionné, c'est exactement le genre de travail qu'il devra faire, donc de bien s'assurer, en regardant les mandats, les effectifs de chacun des organismes, la mission qui va être donnée à l'autorité puis au réseau... quels seront les employés, quelles seront les responsabilités qui devront être transférés. Mais, sans avoir un décompte précis, je peux dire que c'est : on est à la marge, là, au niveau du nombre d'employés.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article n° 26?

Mme Ouellet : Je comprends que vous donnez beaucoup au comité de transition. Puis vous nous dites, dans le fond : Bien, le comité de transition va regarder ça. Et c'est comme si ça vous dispensait de nous donner une idée de à quoi ça va ressembler. Je dois vous avouer que j'ai beaucoup de misère avec ça. Je ne peux pas croire que vous avez fait des changements organisationnels aussi importants sans avoir fait une évaluation des coûts-bénéfices.

Il y a des coûts importants à un changement organisationnel comme celui-là. Je ne peux pas croire que vous avez fait le projet de loi sans faire cette évaluation de coûts là, sans avoir fait l'évaluation du personnel qui devra changer. Je ne vous dis pas, tu sais, à une personne, deux, trois personnes près, mais on parle-tu de 10 personnes qui vont être transférées? 50 personnes? Je comprends que tout cet univers-là, pour vous, ça rentre dans du marginal. Mais ça, ça ne répond pas à la question : On parle de combien de personnes? Et j'imagine que toutes ces informations-là sont disponibles. Je ne peux pas croire que vous nous présentiez ça sans avoir fait une étude de coûts. Un changement de structure, ça implique toujours des coûts quand même assez importants. Et, de cette étude de coûts là que vous avez, vous avez ce nombre-là de personnes qui sont transférées. Et je pense que c'est important que les gens de la STM, du RTL et de la STL sachent à quoi s'en tenir et sachent quelles seront les conséquences de ce projet de loi là.

Je pense qu'il y a un consensus, on l'a entendu en commission parlementaire, pour regrouper sous l'autorité la planification. Mais plusieurs intervenants sont venus nous dire qu'il y a bien des zones grises et : Où arrête et où commence la planification? Et, si on n'est pas capables d'avoir de réponses ici, en commission parlementaire, et que vous nous pelletez tout le temps au comité de transition, bien, on ne sera pas capables de clarifier pour les différents intervenants dans les secteurs qu'est-ce que ça va vouloir dire au quotidien pour eux. Il faut qu'ils puissent se préparer aussi à ça.

Ça fait que moi, j'aimerais ça avoir un petit peu plus d'informations de votre part, savoir qu'est-ce que ça veut dire. Et, quand on dit que tout le cadre tarifaire va être transféré à l'autorité — et c'est assez consensuel qu'effectivement ça soit le cas — ça veut dire quoi, ça veut dire quoi concrètement pour les sociétés de transport concernées?

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

M. Breault (Martin) : Bien, en fait, deux choses. Premièrement, il y a quand même un projet de loi qui est discuté ici, donc je pense que c'est la responsabilité du législateur aussi, là. Je veux rassurer, là, il y a quand même une évaluation qui a été faite, mais, je dois vous dire, si c'était si simple que ça, on peut très bien avoir... si je peux me permettre, on peut très bien avoir un employé qui est à 50 % de tâche sur la tarification, et est à 25 % de tâche sur la planification stratégique, et est à 25 % de tâche sur quelque chose d'autre. Donc, il faut comprendre la complexité. Chacun des postes qui est en cause va... la personne peut faire des fonctions qui relèveront de l'autorité, pourrait faire des fonctions qui resteront à la Société de transport de Montréal, parce que c'est l'exemple qui était mentionné.

Il y a un travail extrêmement méticuleux qui va devoir être fait et il va devoir y avoir une adéquation entre les mandats et les effectifs. Donc, ce n'est pas aussi simple que de prendre un employé, de dire : Lui, il fait 100 % de tâche qui est directement dédiée à une ligne qui est dans le projet de loi. Donc, ce travail-là va être fait. On a une idée du nombre de personnes que ça va impacter, mais il va y avoir une organisation du travail qui va être faite. Et c'est justement l'objectif du projet de loi, avec la création de l'autorité puis le réseau, de faire ça. Puis, oui, il y a un comité de transition, puis le comité de transition aura à faire un travail important pour s'assurer que ça se fasse de manière fluide pour les usagers. Mais c'est la réalité des choses. Et donc on ne peut pas arriver puis prendre des milliers d'employés et de dire spécifiquement : Ceux-ci vont s'en aller à telle place. Moi, ce que j'ai expliqué, c'est qu'au niveau de la planification stratégique la tarification, c'était à la marge. On parle d'un nombre limité d'employés. Il y a des employés qui peuvent faire différentes choses, dont certaines vont demeurer, en termes de responsabilité, au niveau de la Société de transport de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous avez d'autres questions? Je vous demanderais de passer par le président, s'il vous plaît.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Écoutez, je suis certaine que M. Breault en a vu d'autres, réorganisations. Dans une autre vie, j'ai été chez Hydro-Québec et j'en ai vu passer, des réorganisations. Il y a un concept, et je comprends... Je ne suis pas à vous demander quelle personne, là, je ne vous ai pas demandé ça. Et ça, je comprends que ce soit le comité de transition. Mais, quand je vous ai dit : Il doit y avoir une évaluation, vous m'avez répondu : Oui, il y a une évaluation. Il y a un concept qui s'appelle personnes-années, et là on n'identifie pas les individus et si c'est du 25 %, et si un individu fait du 25 %, ou du 50 %, ou du 75 %.

Il y a un concept qui s'appelle personnes-années, et c'est avec ça qu'on fait les évaluations. Je suis certaine que c'est avec ça que vous avez travaillé. Et c'est ces ordres de grandeur là que je vous demande, c'est le nombre de personnes-années. Et ensuite, oui, il y a un travail de savoir après ça exactement qui va transférer, et ça, je suis d'accord avec vous, ça, c'est le comité de transition, ça, c'est vraiment le travail du comité de transition. Mais ce qui n'est pas de l'ordre du comité de transition, c'est de savoir c'est combien de personnes-années qui vont transférer. Ça, cette évaluation-là,

normalement, elle devrait être déjà faite. Et c'est ce que vous m'avez confirmé, que cette évaluation-là était déjà faite. Donc, j'aimerais juste que vous nous mentionniez, comme l'évaluation est déjà faite, et qu'on est en train d'étudier ça, et que c'est quand même assez important... Là, on parle de planification, on parle de tarification, on n'est pas dans du détail. J'aimerais que vous me mentionniez on parle de quel ordre de grandeur. Donnez-vous une marge d'erreur, plus ou moins 25 %, là, je n'ai pas de problème. Je veux savoir de quels ordres de grandeur en termes de personnes-années sont directement touchés... qui sont actuellement dans les différentes sociétés de transport.

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

M. Daoust : Moi, j'ai un petit peu de difficultés actuellement, parce qu'on discute des virgules de l'article 26... puis faire le lien entre la demande de la députée et l'article 26. C'est un petit peu confus dans ça, parce qu'on parle de l'adopter ou de ne pas l'adopter, là, mais actuellement on est rendus dans le nombre d'ETP qui vont être coupés. On est loin, loin, loin de l'article, là. Je soumets ça.

Le Président (M. Reid) : Oui. Bien, il faut interpréter de façon assez large la pertinence aussi, là, dans une discussion qui est de bon ton. Alors, s'il y a une intervention que vous avez là-dessus, M. le ministre, je vous écoute. Sinon, on va demander s'il y a d'autres interventions.

M. Daoust : ...si je peux me permettre, M. le Président, aussi quand on va arriver à l'article 115. L'article 115 se lit de la façon suivante :

«Les membres du personnel de l'Agence métropolitaine de transport et ceux des sociétés de transport mentionnées à l'article 109 — là, qui sont les autres — affectés à des fonctions liées à celles confiées à l'autorité et identifiés par le président du comité de transition — c'est important — désigné en vertu [de l'alinéa] de l'article 6 de la Loi modifiant l'organisation [...] dans la région métropolitaine [...], deviennent, sans autre formalité, des employés de l'autorité.»

Alors, ils auront, à l'autorité, le mandat de faire cette fusion-là. Pour avoir eu des fusions... et je conviens avec Mme la députée qu'on a eu des défusions à faire dans la vie, et tout ça, et on est toujours un petit peu surpris, à la fin, de voir le résultat de ce que ça a donné, et c'est pour ça que cette espèce d'énoncé théorique là... Vous savez, on le confie, justement en vertu de l'article 115, à l'autorité, ce travail-là, et on ne le fera pas à sa place cet après-midi.

Le Président (M. Reid) : Monsieur... Non, ça va? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Une dernière question : M. Breault nous a confirmé qu'il y avait une évaluation qui avait été faite justement de ce que ça veut dire, là, les changements. Est-ce que cette évaluation-là peut être déposée à la commission parlementaire?

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

M. Daoust : ...compréhension, M. le Président, c'est que c'est une évaluation sommaire qui pourrait simplement être très questionnée au cours du processus, et c'est pour ça qu'on a décidé de lui donner une année pour faire cette intégration-là, pour être capable d'en arriver à faire en sorte qu'on n'essaie pas d'arriver avec le chiffre d'une évaluation sommaire, et d'arriver avec une fonctionnalité qui est beaucoup plus efficace que ce qui existait avant. Et je suis persuadé que cette structure-là, l'autorité, aura tout intérêt à être efficace, elle est dessinée pour ça. Et, à la base, ce qu'on veut, c'est non seulement de l'uniformité puis une logique afférentes à la loi, mais, en même temps, on s'attend à ce que, pour le bien-être des usagers, il y ait des économies d'échelle qui peuvent être retournées aux usagers.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 26? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Même si elle est sommaire, cette évaluation-là, est-ce que c'est possible... parce que c'est une évaluation, j'imagine, de coûts-bénéfices, là, qui a été réalisée, est-ce que c'est possible que cette évaluation sommaire là soit déposée à la commission?

M. Daoust : M. le Président, on ne déposera pas des évaluations sommaires.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'article 26 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté...

Mme Ouellet : Sur division.

Le Président (M. Reid) : ...sur division. Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)