



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 16 mars 2016 — Vol. 44 N° 55**

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant  
l'organisation et la gouvernance du transport collectif  
dans la région métropolitaine de Montréal (7)

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le mercredi 16 mars 2016 — Vol. 44 N° 55**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Marc H. Plante, président suppléant

M. Jacques Daoust

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. Mathieu Lemay

\* Mme Lise Proulx, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

\* Mme Dominique Savoie, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 16 mars 2016 — Vol. 44 N° 55

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation  
et la gouvernance du transport collectif dans  
la région métropolitaine de Montréal (7)**

*(Onze heures trente-quatre minutes)*

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

La commission est réunie afin de 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. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Rousselle (Vimont).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, lors de l'ajournement de nos travaux sur ce mandat, le dernier article adopté était l'article 125.1, proposé à l'article 3 du projet de loi. Nous en sommes donc à l'article 126, et je vous rappelle qu'il reste... à cet article 3, il reste l'article 126 et 127. Donc, M. le ministre, vous avez la parole.

**M. Daoust :** Merci, M. le Président. L'article 126, le texte :

«126. Le ministre doit, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi et, par la suite, au plus tard tous les dix ans, faire rapport au gouvernement sur l'application de la présente loi. Ce rapport doit notamment contenir des recommandations concernant l'actualisation de la mission de l'autorité.

«Ce rapport contient une évaluation sur l'efficacité et la performance de l'autorité incluant des mesures d'étalonnage.

«Le ministre dépose le rapport à l'Assemblée nationale.»

Alors, simplement, M. le Président, c'est que l'article 126 prévoit l'obligation au ministre des Transports d'évaluer l'efficacité de la performance de l'autorité, de dresser un rapport qu'il remet au gouvernement. Cet exercice doit avoir lieu au maximum cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi et, par la suite, chaque 10 ans.

Le rapport du ministre doit être déposé à l'Assemblée nationale pour le bénéfice de la population.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 126? Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui, merci, M. le Président. En fait, «par la suite, [...]tous les dix ans, faire rapport au gouvernement», il me semble que 10 ans, avec l'évolution qu'on connaît actuellement du transport en commun, il me semble que c'est une très longue période. Donc, moi, je pense que ça devrait être tous les cinq ans.

**M. Daoust :** Moi, je pense qu'on se donne, M. le Président, un cinq ans pour la première, pour l'entrée en vigueur, puis, après ça, aux 10 ans. On a déjà cette période de cinq ans là, là, et...

**Mme Ouellet :** Je comprends pour le premier, parce que là, le temps que les structures fonctionnent, hein, les premières années, ça va être du flottement un petit peu, là, on s'attend à ça. Mais ensuite, normalement, ça devrait rouler, ça devrait être du plus ou moins standard, là, et donc je pense que 10 ans... Vous imaginez, entre maintenant, 2016 et... Bien, la première fois, ça va, mais, si c'était 10 ans, là, entre 2016 et 2026, en fait, on va faire 2016-2021, après ça, entre 2021 et 2031... Il peut s'en passer, bien des choses. Moi, je pense, par exemple, à toute la question de l'électrification de la flotte. Et là on va avoir un vide pendant 10 ans. Donc, moi, je pense que 10 ans, c'est beaucoup trop long. À la vitesse où les innovations ou les choses se font aujourd'hui, je pense qu'on doit vraiment réviser ce genre de délai là parce que ça évolue. Les choses évoluent beaucoup plus vite aujourd'hui qu'elles n'évoluaient à l'époque.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, vous vouliez commenter?

**M. Daoust :** Écoutez, je veux entendre aussi les commentaires de notre collègue de la deuxième opposition.

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

**M. Surprenant :** Je suis tout à fait en accord avec ma collègue la députée de Vachon. Effectivement, on va vivre une période de grands changements au niveau des transports si... Celui-ci, d'abord, est un grand changement. Et puis, donc, évidemment que les premiers cinq ans, on va avoir un rapport, donc, au bout de cela, mais 10 ans par la suite, ça m'apparaît

effectivement très long pour arriver avec un suivant rapport. Alors donc, dans la mesure des propos qu'on tient, qu'il va y avoir beaucoup de changements, je pense qu'effectivement il faudrait que ça se fasse plus fréquemment, que la durée soit moins longue pour les prochains rapports.

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

**M. Daoust :** Vous savez, M. le Président, en fait, ce rapport-là, il n'est pas sur le fonctionnement. Il est sur, carrément, l'actualisation de la mission de l'autorité. La mission, là, on est dans le fondamental pas à peu près, là. Et, si on ne s'en est pas rendu compte dans cinq ans, là, on a un problème. Alors, moi, je pense que le premier cinq ans, oui, effectivement, pour les motifs qu'invoquaient Mme la députée, à l'effet que, oui, il y aura des flottements, il y aura peut-être des ajustements à faire... Mais, après ça, là, la mission d'un organisme, on ne change pas ça aux cinq ans d'habitude. C'était mon commentaire.

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

**Mme Ouellet :** Oui, M. le Président. Mais je vais revenir au texte parce qu'on ne parle pas seulement de la mission de l'organisme. Et, si on lit le texte très clairement : «Ce rapport contient une évaluation sur l'efficacité et la performance de l'autorité incluant des mesures d'étalonnage.»

Donc, je crois que c'est important que la mesure de l'efficacité et de la performance concernant le transport en commun ne se fasse pas seulement qu'une fois aux 10 ans au maximum — je comprends que c'est des maximums, là — mais que le maximum, ça devrait être cinq ans. Comme je vous dis, les technologies évoluent vite, ce n'est pas juste les technologies de motorisation, mais les technologies aussi de mise en réseau — on a vu ça dans un autre dossier avec l'ensemble des applications mobiles — qui devraient être également utilisées par les autorités de transport collectif. Donc, moi, je pense que, lorsqu'on parle d'évaluation de l'efficacité et de la performance, je pense qu'une évaluation aux 10 ans, c'est beaucoup trop long dans l'évolution actuelle des technologies.

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

**M. Surprenant :** Oui. Si je peux me permettre, au niveau, là, des mots, effectivement, là, on parle de faire rapport sur l'application de la présente loi, puis notamment sur l'actualisation de la mission. Donc, ce n'est pas strictement sur la mission, sur l'application de la présente loi. Donc, dans la mesure où c'est sur l'application, effectivement, 10 ans, ça m'apparaît très long. Donc, je reviens avec l'idée peut-être de maintenir une fréquence régulière aux cinq ans.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le ministre, voulez-vous intervenir?

**M. Daoust :** On va prendre une minute, M. le Président, s'il vous plaît.

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

*(Suspension de la séance à 11 h 40)*

*(Reprise à 11 h 44)*

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

**M. Daoust :** Écoutez, ce que je proposerais, M. le Président, c'est qu'on ait : «Le ministre doit, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, et, par la suite, au plus tard tous les cinq ans», donc 10 ans. Et, par ailleurs, j'ajouterais aussi, après le mot «autorité», là, on ajouterait dans le premier paragraphe concernant l'actualisation de la mission de l'autorité, mais j'ajouterais «et la composition de son conseil d'administration», parce que, s'il vérifie l'efficacité, c'est long sur 10 ans, c'est long aussi garder un conseil sur 10 ans. Alors, on réviserait la composition de son conseil d'administration.

**Le Président (M. Reid) :** Est-ce que vous avez un amendement, M. le ministre.

**Mme Ouellet :** Juste, est-ce qu'on peut commencer à discuter?

**M. Daoust :** Bien, c'est parce que, si je fais un amendement, je vais en faire juste un.

**Mme Ouellet :** J'aimerais comprendre l'intention du ministre. Quand ils disent : Réviser la composition, est-ce que c'est la nomination des membres ou si c'est le...

**M. Daoust :** Je pense, la nomination a déjà été déterminée dans le processus.

**Mme Ouellet :** O.K. Puis la nomination, ça peut changer en dehors de la loi.

**M. Daoust :** Bien, oui.

**Mme Ouellet :** Donc, c'est vraiment la composition, c'est-à-dire de combien proviennent... indépendants, non indépendants, nommés par Québec, nommés par la ville.

**M. Daoust :** Ça peut être ça. Mais c'est parce que la composition justement géographique de la région change beaucoup. Vous avez beaucoup plus d'importance, par exemple... Vous savez, il y a plus de monde qui s'installe sur les banlieues, puis il y a moins de monde qui s'installe dans le centre-ville. Ça se peut qu'à un moment donné la représentativité soit différente. Mais on ne dit pas qu'on la change, mais on dit : On va la revoir.

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

**Mme Ouellet :** Oui. En fait, je pense qu'on... en tout cas, moi, je suis un peu surprise de dire «de revoir», là, il peut y avoir des recommandations. De toute façon, il peut y avoir des recommandations sur tout ce qu'on veut parce que c'est «notamment», là, l'actualisation et la mission de l'autorité. Mais je suis un peu surprise que déjà, à ce moment-ci, on en soit rendu à dire qu'on va devoir revoir la composition. Qu'il y ait des recommandations sur la composition du C.A., c'est une chose, mais je pense que ça ne peut pas être revoir la composition du C.A.

**M. Daoust :** Alors, je n'avais pas le mot «revoir», je m'excuse, madame, c'est mon erreur si c'est ça. Moi, ce que j'avais, c'est : «...l'actualisation de la mission de l'autorité et la composition de son conseil d'administration.»

**Mme Ouellet :** Moi, je n'ai pas d'inconvénient, là. De façon, c'est du «notamment», là, donc, lorsqu'il aura l'analyse, l'analyse peut faire l'analyse de l'ensemble des éléments de la loi sur l'autorité, là, donc l'ensemble des 127 articles que nous avons à...

**M. Daoust :** Alors, ce que je ferais, c'est que je déposerais l'amendement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** On va suspendre quelques instants, le temps de photocopier l'amendement, et puis nous reprenons nos travaux par la suite.  
On suspend.

*(Suspension de la séance à 11 h 47)*

*(Reprise à 11 h 49)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous avons reçu l'amendement. Y a-t-il des interventions sur cet amendement à l'article 126? Est-ce que l'amendement à l'article 126 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 126 tel qu'amendé? M. le député de Masson.

• (11 h 50) •

**M. Lemay :** Oui, M. le Président. Moi, j'avais une question pour le ministre par rapport à la possibilité d'entendre l'autorité en commission parlementaire, tu sais, avant le cinq ans, avant que le ministre fasse son rapport, dans le sens que c'est tellement une réforme, une nouvelle organisation, une nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Je ne sais pas si c'est le bon moment pour avoir cette préoccupation-là, mais c'est de savoir... En tout cas, je sais qu'à l'article 97 on a déjà dit que l'autorité faisait son rapport une fois par année, puis elle le rendait public. On a fait un amendement à cet article-là. Je voulais savoir, tu sais : Est-ce qu'on peut se donner un mandat d'entendre, en commission, l'autorité sur le fonctionnement pour voir s'il n'y a pas des choses à modifier avant que le ministre fasse son rapport dans cinq ans?

**M. Daoust :** À un moment donné, il ne faut pas les mettre en tutelle permanente non plus, là. Et je ne suis pas persuadé... puis là comprenons bien, là, que je ne suis pas persuadé que c'est une structure gouvernementale provinciale qu'on est en train de mettre en place. Alors, l'appareil gouvernemental provincial, notre gouvernement, je veux dire, nous qui formons le gouvernement, on ne peut pas arriver puis dire : Toutes les structures qui existent au niveau municipal ou paramunicipal, on peut les convoquer sur... Je pense qu'ils ont des systèmes, eux aussi, de reddition de comptes, et là on change dramatiquement l'affaire, là.

**M. Lemay :** C'était pour en fait permettre aux membres de la commission de voir comment ça fonctionne, peut-être j'aurais vu cette rencontre-là dans la quatrième année, tu sais. Puis, à ce moment-là, le ministre, lui, il aurait eu, en plus de tous les quatre premiers rapports annuels ou peut-être le cinquième, tout dépendant, là, de quand ça tombe, en plus d'avoir une occasion de rencontrer tous ces gens-là en commission, bien il aurait eu tous les éléments pour faire son rapport, là, le plus transparent possible. C'est ma préoccupation du moment.

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

**M. Daoust :** Je reçois la préoccupation. Pour le moment, je ne vois pas de nécessité de changer le projet de loi pour ça, monsieur, parce que ça nous met dans une situation, là, de quasi-contrôle permanent. Je vous le dis, ça ressemble à une tutelle permanente, cette affaire-là.

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

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. En fait, je pense que ce n'est pas l'intention, là, qui est exprimée. Moi, je voudrais comprendre... parce que là effectivement on change vraiment la structure, et normalement l'Assemblée nationale, par exemple, les commissions parlementaires, peuvent convoquer, en commission parlementaire, les différents les différents organismes. C'est ce que nous avons fait avec l'AMT, il y a, quoi, un an et demi, deux ans, et c'est ce que nous faisons avec plusieurs, là, organismes...

**Le Président (M. Reid) :** Aux cinq ans.

**Mme Ouellet :** ...du gouvernement. Je veux savoir : Étant donné la structure de l'autorité, est-ce que les différentes commissions... en fait la commission du transport aura la possibilité, tout comme elle l'a pour les autres institutions qui gèrent le transport, aura la possibilité de pouvoir convoquer, en commission parlementaire, comme... Moi, je sais qu'à l'aménagement du territoire on convoque la société d'habitation du logement, puis ça se fait à peu près, là... il n'y a pas de règle fixe, là, des fois ça fait trois, quatre ans que ça n'a pas été fait, d'autres fois, c'est un peu plus long, puis ça fait 10 ans, puis on dit : Woups! On a pris un peu de retard à suivre, là, l'évolution de l'organisation. Et donc ça laisse une latitude en fonction de ce qui se passe dans les différentes organisations. C'est sûr que, quand tout va bien, des fois, on peut laisser passer de plus longs délais, mais, quand on voit, vraiment, il y a une problématique, bien là les députés de la commission concernée peuvent dire : Écoutez, nous, on aimerait recevoir, en commission parlementaire, l'organisme en question. Donc, est-ce que ce sera possible de le faire pour l'autorité?

**M. Daoust :** Alors, pour répondre à votre question, les juristes m'informent que la commission a toujours le pouvoir de convoquer. Et ayant été dans des sociétés d'État dans le passé, à un moment donné, on a eu des dossiers beaucoup plus chauds, que la commission a senti le besoin d'entendre, et ça s'est fait. Il y a d'autres moments... Mais, comme vous dites, il n'y a pas de nécessité de le faire. Mais la commission a pleinement autorité de convoquer.

**Le Président (M. Reid) :** Ça marche?

**M. Daoust :** C'est ce qu'on me dit.

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

**M. Surprenant :** Dans la mesure où on nous assure que la commission a autorité de convoquer, alors ça fait notre affaire. Ça pourrait être fait dans cinq ans, dans six ans, dans sept ans, mais au moment où on le jugera opportun, tout simplement. Mais j'abonde dans ce que vous disiez tantôt, il ne faudrait pas que l'autorité soit sous tutelle permanente, j'en conviens, mais il faut qu'on ait le droit quand même de les entendre, et puis c'est ce qui est convenu aussi. Alors, très bien.

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

**Mme Ouellet :** Juste pour être certaine. Parce qu'on a un vraiment un statut particulier du côté de l'autorité, là, ce n'est pas comme les autres sociétés d'État, parce que vous voulez que ce soit extracomptable. Donc, même en fonction de son statut particulier, il sera possible pour la Commission des transports de la convoquer en commission parlementaire. Je veux juste être bien certaine.

**M. Daoust :** C'est ce qu'on me rapporte, Mme la députée. Maintenant, on peut demander à nos spécialistes de vous affirmer ça officiellement.

**Mme Ouellet :** Et peut-être, en même temps, pendant qu'ils sont en train de faire des validations, pour les autres sociétés d'État, comme la société d'habitation et du logement, est-ce que c'est indiqué dans la loi qui la compose que c'est possible? Parce que, pour la convocation de ces différents organismes là, ça doit être noté en quelque part qu'on puisse les convoquer?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Est-ce qu'on a consentement, pour vous entendre?

**Une voix :** Oui, tout à fait.

**Le Président (M. Reid)** : Et votre titre également.

**Mme Proulx (Lise)** : Oui. Alors, Lise Proulx, directrice des affaires juridiques de la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

**M. Daoust** : On va appeler ça le MTQ, O.K.?

**Mme Proulx (Lise)** : Oui. Alors, bien pour être certain, là, que la commission puisse avoir juridiction, là, sur cette nouvelle organisation-là, on peut le vérifier, là, oui.

**Une voix** : ...plus officiel.

**Mme Ouellet** : Si jamais il fallait l'inscrire, soit dans cette loi-ci soit dans une autre loi, parce qu'il fallait l'ajouter dans la liste d'un certain nombre d'organismes, à ce moment-là, nous dire où il faudrait le faire puis...

**Une voix** : Puis on le verra, si...

**M. Daoust** : O.K. Bien, il faudra le vérifier, là, puis on vous revient, là, peut-être cet après-midi ou quelque chose comme ça si ça vous va.

**Le Président (M. Reid)** : Ce que je comprends, c'est que, si nécessaire, il y aura des amendements qui seraient préparés ou... M. le député de Groulx.

**M. Surprenant** : ...méconnaissance en droit, mais, si c'est affirmé que c'est l'intention du législateur de pouvoir convoquer l'organisation en question, est-ce nécessaire d'aller plus loin? C'est l'intention de, c'est très clair, là, c'est manifeste. Donc, on pourrait s'entendre tout de suite...

**Une voix** : Bien, c'est ce qu'on va s'assurer.

**M. Daoust** : Mais imaginons, imaginons, M. le député, pour les fins de la discussion...

**M. Surprenant** : Oui, mais dans le verbatim, c'est là.

**M. Daoust** : ...que le commentaire qu'a fait la députée de Vachon est fondé, là, puis que, non, ce n'est pas prévu. Bien, si on veut que ça se produise, ça peut être l'intention du législateur. On l'exprimer dans la loi.

**M. Surprenant** : D'accord, très bien.

**M. Daoust** : Puis ce ne sera pas bien long, on va faire un petit amendement. On a appris comment faire des amendements. On est rendus bons.

**M. Surprenant** : Mais c'est qu'on l'avait dans le verbatim, là, nos discussions, notre événement, mais c'est correct.

**M. Daoust** : D'ailleurs, vous êtes inquiet sur un amendement, arrêtez de vous inquiéter.

**Le Président (M. Reid)** : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Je pense que nous allons... Est-ce que, de consentement, nous suspendons cet article en attendant?

**M. Daoust** : Est-ce qu'on le suspend ou on le... Est-ce que ce serait là qu'on le trouverait, le...

**Une voix** : Peut-être à 126.1.

**M. Daoust** : Ce serait là? Bon, on va le suspendre jusqu'à cet après-midi puis, si on voit qu'on est capables...

**M. Surprenant** : Comme vous le voulez. Parce qu'en fait on peut toujours revenir par la suite si on est consentants d'y revenir. On pourrait l'adopter tout simplement puis, si on a à y revenir, on y reviendra. Ça ne change rien.

**M. Daoust** : Après-midi, on va...

**Le Président (M. Reid)** : Alors donc, de consentement... j'ai consentement pour suspendre l'article 126. Nous passons à l'article 127. M. le ministre, vous avez la parole.

**M. Daoust** : L'article 127. «127. Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi, à l'exception des articles 82 [et] 87, qui relèvent du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.»

L'article 127 établit la responsabilité politique et juridique respectives du ministre des Transports, du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ainsi que du ministre des Finances pour l'application de la nouvelle loi lorsqu'elle sera en vigueur.

**Le Président (M. Reid) :** Y a-t-il des interventions sur cet article? Cet article 127 est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Adopté. Alors, nous avons terminé l'étude... pas l'étude, mais nous avons terminé la liste des articles de l'article 3 du projet de loi n° 76. Nous allons suspendre l'article 3 parce que nous ne sommes pas prêts, c'est ce que j'ai compris de... De consentement, nous allons suspendre l'article 3, parce que, pour adopter l'article 3, il faut adopter tout ce qu'il y a dedans. Et donc là on n'est pas prêts à le faire aujourd'hui.

Nous allons donc commencer l'article 4, qui est lui aussi, comme l'article 3, une nouvelle loi, une loi sur le réseau de transport métropolitain. Et nous allons commencer et nous allons reprendre avec les articles 1 de l'article 4, etc. Donc, nous allons commencer l'étude de cet article 4 en commençant par l'étude de l'article 1, incorporé dans cet article 4. Et, M. le ministre, vous avez la parole pour en faire la présentation.

**M. Daoust :** Alors, sur l'édition de la Loi sur le réseau de transport métropolitain, dans sa partie III, l'article 4 prévoit : La Loi sur le Réseau du transport métropolitain, dont le texte figure à la présente loi, est édictée Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

La disposition de l'article 4 vise à édicter la Loi sur le Réseau de transport métropolitain. Cette loi fera l'objet d'un chapitre distinct au *Recueil des lois du Québec*.

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

**Mme Ouellet :** Bien, en fait, ce que je comprends, c'est qu'on ne peut pas adopter l'article parce qu'il y a plein de sous-articles, donc on pourra adopter l'article 4, sinon on ne fera pas le travail des je ne sais pas combien d'articles qui s'en suivent, là, donc l'article 4, incluant... laissez-moi le temps de me rendre jusqu'à la fin, incluant 91 articles, on ne peut pas adopter à ce stade-ci l'article 4.

**Le Président (M. Reid) :** Mais on est à l'article 1 de l'article 4.

**Mme Ouellet :** Non, là on était...

**Le Président (M. Reid) :** Non, ce n'est pas ça qu'on a fait?

**Mme Ouellet :** ...juste à l'article 1. On n'a pas lu l'article 1. On était juste à l'article 4. Donc, l'article 4 doit être suspendu jusqu'à ce qu'on ait...

**Le Président (M. Reid) :** Non, en fait, on l'étudie, alors, si on le prend comme si on l'étudie, je m'excuse...

**Mme Ouellet :** Bien, on l'étudie.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, c'est ça, on l'étudie.

**Mme Ouellet :** On ne peut pas l'adopter.

• (12 heures) •

**Le Président (M. Reid) :** Alors, j'étais un pas trop loin, là. On n'est pas en train d'adopter, c'est, tout simplement, on... l'article 4, donc, on l'étudie, donc on va passer à l'article 1 de l'article 4. Je pensais qu'on était là, mais j'ai été un peu trop vite. Et, M. le ministre, vous allez présenter l'article 1 de l'article 4. Nous faisons exactement ce que nous avons fait dans l'article 3.

**M. Daoust :** Alors, l'article 1. «1. Est institué le "Réseau de transport métropolitain". Le réseau est une personne morale de droit public.

«Le réseau peut choisir, pour se désigner, d'utiliser un autre nom ou un acronyme en transmettant au registraire des entreprises copie de la résolution à cet effet.»

Le premier alinéa de l'article 1 de la loi édictée par l'article 4 du projet de loi a pour objet d'instituer législativement le Réseau de transport métropolitain, une personne morale de droit public.

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

**Le Président (M. Reid) :** Bon, alors, maintenant, est-ce qu'on a des interventions sur l'article 1 de l'article 4?

**Mme Ouellet :** Oui, tout à fait.

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

**Mme Ouellet :** Oui, donc effectivement, là, nous arrivons au Réseau de transport métropolitain, puis je sais que malheureusement le ministre, là, n'a pas pu, parce qu'il n'était pas ministre du Transport à l'époque, assister à l'ensemble, là, des présentations des mémoires. Mais là le réseau métropolitain de transport, ce que ça vise à faire, c'est de regrouper tous les CIT de la couronne sud, tous les CIT de la couronne nord, et là vous pourrez nous confirmer il y en a combien sur la couronne sud, combien sur la couronne nord, là, parce que j'ai toujours... je n'arrive jamais à faire le décompte exact.

**M. Daoust :** Huit au sud, deux au nord, ce que je comprends.

**Mme Ouellet :** O.K. Et aussi le réseau de train de banlieue. Donc là, on arrive à la partie plus opérationnelle. Donc, on comprend qu'il y a la Société de transport de Montréal, la STM, qui conserve son réseau, on a la Société de transport de Laval qui conserve son réseau et on a le Réseau de transport de Longueuil qui conserve son réseau. Et là on fait une espèce de beigne couronne nord, couronne sud avec le train de banlieue, là, à l'intérieur.

Et nous avons reçu plusieurs représentations... inquiétudes des maires, tant de la couronne nord, de la couronne sud, qui sont inquiets de perdre la proximité qu'ils ont actuellement avec les CIT pour pouvoir répondre aux besoins de leurs populations, de leurs citoyens, en faisant un seul conseil d'administration qui regroupe tant couronne nord, couronne sud, les CIT, mais qui regroupe le train de banlieue alors qu'on sait que le train de banlieue et les CIT, ce sont deux, je vous dirais... C'est complètement différent, là, en termes de gestion, le train de banlieue traversant l'ensemble du territoire, tandis que les CIT ne traversent pas couronne nord, couronne sud.

Et c'est là la discussion que nous avons commencé à avoir avec l'ancien ministre des Transports sur une possibilité de pouvoir avoir des structures qui répondent mieux aux besoins et mieux aussi à la structure territoriale de ce qu'on est en train de dessiner pour que les élus de la couronne sud puissent conserver leur influence sur le transport de la couronne sud, tout comme Longueuil conserve son influence pour Longueuil, puis Laval conserve son influence pour Laval, puis Montréal conserve son influence pour Montréal. Et ils se questionnent aussi : Pourquoi les élus de Montréal auraient des décisions à prendre sur le transport de la couronne sud, alors que les gens de la couronne sud ne prennent aucune décision concernant la STM, la Société de transport de Montréal? Donc, vraiment, on voit qu'il y a un déséquilibre dans la construction de ce réseau-là.

Et je pense que nous sommes exactement au bon moment au bon endroit pour pouvoir ajuster le projet de loi, pour pouvoir répondre à cette préoccupation et permettre aux élus de la couronne sud de pouvoir continuer à influencer comme ils le faisaient avant. Ils sont d'accord avec, je vous dirais, le fait que les CIT soient plus regroupés, parce qu'on sait qu'il y a, des fois, certains problèmes de transfert d'un CIT à l'autre. Donc, ils pensent qu'il peut y avoir une amélioration avec un regroupement, mais ils ne voient pas la plus-value de mettre tout ça dans le même paquet, incluant la couronne nord et le train de banlieue, parce que les décisions concernant le train de banlieue et les investissements du train de banlieue, qui sont vraiment une infrastructure métropolitaine qui sera financée en grande partie par le gouvernement du Québec pour tout ce qui est prolongation du réseau, comparativement au CIT, c'est vraiment deux univers complètement différents et qui ne président pas aux mêmes décisions puis aux mêmes considérations.

Donc, de regrouper ces trois éléments-là à l'intérieur de la même structure va éloigner les élus de la couronne sud sur le transport de la couronne sud, va éloigner les élus de la couronne nord sur le transport de la couronne nord. Donc, il serait tout à fait possible d'avoir un réseau ou en tout cas une entité, après ça on peut les définir comme on veut, là, mais une entité pour la couronne sud, une entité pour la couronne nord et une entité pour le train de banlieue, étant donné que le train de banlieue est dans un univers complètement différent, et à ce moment-là de permettre aux élus de la couronne sud, comme ils le font actuellement à travers le comité, là — on en a déjà parlé pour ce projet de loi ci, donc, vous savez que la Communauté urbaine de Montréal, dans sa composition, a déjà fait une répartition au niveau de ses membres concernant la ville de Montréal, la ville de Laval, la ville de Longueuil, après ça la couronne nord de Montréal, la couronne sud de Montréal, ces entités-là sont déjà définies pour la Communauté urbaine de Montréal — et donc de permettre aux élus de la couronne sud et de la couronne nord d'agir à l'égal des maires de Longueuil, de Laval et de l'île de Montréal.

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

**M. Daoust :** Si vous permettez, M. le Président, pour simplement pour que mon équipe me mette à jour un peu plus sur ce que dit la députée, j'aimerais qu'on prenne une pause de quelques minutes pour que je puisse...

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

*(Suspension de la séance à 12 h 7)*

*(Reprise à 12 h 15)*

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

**M. Daoust :** Merci, M. le Président. Alors, écoutez, fondamentalement, ce que je comprends, puis c'était avant que j'arrive, l'article 5 a été adopté puis l'article 5, qui est le fondement de la loi, sur la mission, l'énoncé de mission, c'est

la première chose qu'on fait, on dit : «Pour l'application de la présente loi, sont des organismes publics de transport en commun : le Réseau de transport métropolitain, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal.» L'article 5, c'est là où on a campé l'esprit de la loi.

Maintenant, au cours de nos discussions, on a quand même eu des sensibilités qui sont importantes à, justement, à cette gouvernance-là. Les choses qui sont en discussion dans le moment puis qui ont été mises en veilleuses, qui est le C.A. de la RTM et l'article 91 avec l'amendement sur l'autonomie des couronnes, je suis sensible à ça. Mais, à la base, on est en train de remettre en question l'article 5 qui a déjà été adopté...

**Une voix :** ...

**M. Daoust :** Au chapitre II. C'est Mission, section I.

**Mme Ouellet :** Mais ce chapitre V là, c'est un chapitre V à l'intérieur de l'article 3, c'est l'article 5 à l'intérieur de l'article 3 pour l'autorité, donc ce n'est pas la base même de l'ensemble de la loi.

Et là on arrive spécifiquement à la partie du réseau. Et donc je pense que c'est exactement ce point-ci que nous devons... Et moi, je pense que, comme je vous dis, le principe, c'est de permettre aux élus... Et les entités, on peut les créer d'une façon ou d'une autre, là, il y a plusieurs façons de fonctionner. Mais, si on s'entend sur le principe, je pense qu'après ça, sur les modalités, ça va être assez facile de pouvoir les appliquer. On peut y aller directement sur la forme, mais moi, je crois que, dans un premier temps, si on peut s'entendre sur le principe, de dire est-ce qu'on est d'accord, que ce serait plus collé à la réalité, de pouvoir créer une entité pour la couronne sud, une entité pour la couronne nord et une entité pour le train de banlieue. À ce moment-là, on se trouvera une façon pour l'articuler. Et je pense qu'on commence l'article 4 qui vise à créer le réseau des transports métropolitains.

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

**M. Surprenant :** ...je voudrais rajouter aux propos de ma collègue, M. le Président. Alors, d'abord, lorsqu'on a eu nos discussions initiales, là, avant l'étude article par article, suite, donc, aux mémoires qui ont été déposés aux auditions qu'on a faites, le ministre des Transports de l'époque nous avait indiqué qu'il aurait des propositions à nous faire en arrivant aux articles où nous sommes rendus présentement. Il avait entendu ce que les gens des différents groupes avaient soumis. Puis je vais revenir sur deux points en particulier, d'abord le mémoire qui avait été déposé par la CMM. M. Coderre en avait fait la lecture. Et à l'article 2.4, alors, il suggérait... enfin, je vais vous le lire :

«Compte tenu des besoins en déplacement des usagers actuels et prévisibles, et compte tenu de la spécificité des couronnes nord et sud de la communauté, il est recommandé que le comité de transition prévoit les dispositions pour mettre en place des directions territoriales au sein du RTM — selon lui — pour les couronnes. [Alors,] ces directions permettront notamment», bon, un paquet de choses. Donc, il était très ouvert à ce que les couronnes aient des directions régionales. Alors, d'une part, c'est cela.

D'autre part, la CITL, qui n'a malheureusement pas reçu d'invitation à venir présenter son mémoire, en avait quand même préparé un, mémoire, elle aussi. Et puis elle citait quelque part que, tel que présenté, le nouveau modèle de «gouvernance [créé] ni plus ni moins deux catégories d'usagers», ceux des centres-ville de Montréal, Laval et Longueuil, et ceux des couronnes nord et sud. Alors, ces derniers, englobés dans une mégastucture perdent non seulement «le droit d'obtenir des services de proximité souples et adaptés à leurs besoins, à la réalité de leur terrain», mais perdent également le «droit d'être représentés au sein des conseils d'administration comme le sont les usagers des sociétés de transport de Montréal, Laval et Longueuil», etc.

Alors donc, il y avait manifestement de l'ouverture de la part tant du ministre qui était là à l'époque, même du président de la CMM. Et c'était une demande également des comités intermunicipaux des transports d'avoir plus de pouvoirs pour pouvoir gérer la croissance.

• (12 h 20) •

Par ailleurs, les syndicats nous ont interpellés puis ils nous ont dit que ça pourrait être très difficile, voire périlleux de fusionner tout ça en un coup. Il va y avoir des contrats, des conditions que l'un a et que l'autre n'a pas, donc ça peut être très lourd à faire ça dans un bloc. Donc, ils nous suggéraient implicitement d'y aller, excusez l'expression, d'y aller mollo au niveau, là, des fusions. Alors peut-être qu'il pourrait commencer par Montréal, Longueuil, Laval et puis de laisser aux couronnes nord et couronne sud plus de pouvoirs, d'autant plus que les couronnes qui sont les régions où il y a la plus forte croissance démographique... donc des besoins encore plus ponctuels de s'adapter à ces mouvements de population là, alors que le centre, bien c'est plus statique au niveau de mouvements de population, alors c'est plus facile à gérer, le centre, à mon avis, là, commencer par ça.

Puis dois-je vous rappeler qu'au niveau des populations, si on regarde l'agglomération de Longueuil, la population est de 411 000 environ, alors que, si on regarde la couronne sud, la couronne sud, c'est 490 000 et la couronne nord, c'est 574 000. Donc, il y a du monde, beaucoup de monde. Et puis alors je me demande pourquoi on permet à Longueuil de fonctionner en tant que société et qu'on ne permet pas aux couronnes sud et couronnes nord de fonctionner de la même manière alors que la population pour chacun sont plus élevée que la couronne de Montréal puis qu'ils ont un input, à mon avis, qui va être plus ponctuel puis qu'ils doivent avoir cette latitude-là de procéder à des changements en fonction de la demande.

Alors donc, je réitère le point peut-être pouvez-vous prendre plus de temps avec vos collègues et puis peut-être de consulter le ministre qui était là à l'époque à savoir ce qu'il en entendait nous présenter pour avoir cette discussion-là

puis peut-être nous revenir par la suite, qu'on puisse amorcer l'étude de ces articles-là, et que vous soyez en toute connaissance de cause.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre, voulez-vous intervenir?

**M. Daoust :** Bien, écoutez, encore une fois, moi, je suis intervenu au niveau de cette loi-là, on avait déjà commencé l'article par article, comme l'a mentionné la députée de Vachon, je n'étais pas... pas assisté aux auditions qui ont été faites, aux consultations particulières, alors, et ce me semblait aller dans une direction assez claire comme intention gouvernementale. Mais je pense que je vais me joindre un peu à la proposition que vous faites, que je vais consulter un petit peu de mon côté pour voir... L'objectif, c'est d'en arriver à un règlement dans cette affaire-là, et j'aimerais être capable de regarder un peu plus si...

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Masson a demandé la parole.

**M. Lemay :** Bien, merci pour cette ouverture. En fait, je voulais juste aborder dans le même sens, là, de mes collègues parce qu'effectivement, si je reprends simplement, là, la CMM, quand ils sont venus nous présenter ça, le 25 novembre 2015, à leur l'article 2.4, qu'ils mentionnaient qu'ils voulaient avoir des directions territoriales au sein du RTM, moi, ça semblait être à l'article 1 qu'on étudie présentement qu'on devrait inclure cela parce que je n'ai pas vu un autre endroit dans la présente loi qu'on pourrait inclure cette ouverture-là. Donc, j'apprécie l'ouverture du ministre puis j'ai hâte de bien voir ça sera quoi les recommandations.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, c'est ça, et, suite à la présentation des mémoires, il y a eu aussi plusieurs discussions. Moi, j'ai rencontré en particulier le comité, là, de la couronne sud de Montréal parce qu'ils sont vraiment proactifs, là, actuellement avec l'AMT pour s'informer. Ils ont vraiment développé une expertise et je sais que c'est la même chose du côté de la couronne nord parce qu'on a aussi des représentations des gens de la couronne nord, ils ont vraiment développé une expertise des élus, puis ils le savent entre eux, là, qui qui a développé cette expertise-là du côté de la couronne sud, là, c'est tel, tel, tel qui suit le dossier des transports. Et donc eux, vraiment, souhaitent pouvoir avoir une entité où la couronne sud décide pour la couronne sud comme Longueuil décide pour Longueuil, et Laval décide pour Laval, et Montréal décide pour Montréal. Et je sais qu'il y a exactement les mêmes demandes du côté de la couronne nord. Donc, c'est pour ça qu'ici le réseau pourrait être composé, donc, de trois branches, une branche couronne sud, une branche couronne nord et, comme le train de banlieue traverse l'ensemble des territoires...

Et les décisions du train de banlieue ne sont pas initiées par les mêmes paramètres que les décisions d'autobus. Et les investissements de train de banlieue, ça n'a souvent aucune commune mesure avec les investissements d'autobus. Donc, à ce moment-là, c'est un peu normal, et c'est ce que me disaient les élus de la couronne sud, ils me disaient : Bien, pour le train de banlieue, que Québec soit bien présent pour décider ce qui se passe pour le train de banlieue, on comprend ça, c'est normal. Mais, pour les autobus, on ne comprend pas que nous ne puissions pas être près de nos décisions, parce que là on parle de l'opération, on n'est pas dans la planification, comme nous l'avons fait du côté de l'autorité, qui était vraiment de la planification qui étaient les grands enjeux et que comment les blocs s'imbriquaient. On est vraiment dans l'opération sur le territoire. Et, dans l'opération sur le territoire, c'est aussi précis que l'arrêt va être à quelle place, et on est dans ce genre de détail là, et ces détails-là sont importants pour l'efficacité du réseau et pour la satisfaction des citoyens.

Les élus savent très bien, des municipalités, que, si ça ne fonctionne pas bien, c'est les premiers qui vont être interpellés, donc ils veulent avoir les moyens d'être capables d'apporter des améliorations ou des correctifs au besoin, ce qui n'est pas possible dans la structure actuelle parce qu'ils sont vraiment loin. Et couronne nord, couronne sud descend... Tu sais, les gens décident pour des services qui ne sont pas du tout sur le territoire et qui n'ont même pas de lien, parce que, franchement, vous dire, là, des gens qui sont sur la couronne sud et qui s'en vont jusque sur la couronne nord, ça doit être assez exceptionnel. Donc, il faut passer à travers, là, le réseau de la couronne sud, le réseau de Montréal, après ça, le réseau de la couronne nord, il y a sûrement des exceptions, on va sûrement trouver quelques cas, mais la fluidité n'est pas dans ce sens-là.

Et, vraiment, nous, sur la couronne sud, actuellement, c'est principalement vers Montréal, mais ce qu'il faut développer aussi — et, actuellement, la lacune — c'est de l'est-ouest, parce que, de plus en plus, les gens travaillent, par exemple, le long de la 30 — on sait à quel point la 30 est congestionnée déjà, malgré qu'elle l'a été, qu'elle l'ait été — donc ça prend du transport en commun, et il y a une grande lacune du côté de la Rive-Sud pour ce qui est est-ouest. Donc, c'est vraiment ces axes-là qui doivent être développés par les gens de la couronne sud.

Et il me semble, puis pour les maires de la couronne sud aussi, et je sais, la couronne nord, c'est la même chose, qu'il n'y a pas de raison qu'ils ne puissent pas voir les mêmes pouvoirs sur leurs services d'autobus que les élus de Longueuil ou de Laval. Puis c'est ce qui est prévu actuellement, la façon dont un projet de loi est structuré, et je pense que ça prendrait des ajustements, somme toute, assez légers qui permettraient d'avoir une équité et la proximité souhaitée, tant par les citoyens que par les élus.

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

**M. Daoust :** Comme je vous le disais, M. le Président, ce que j'aimerais faire, c'est être capable de tenir quelques consultations de mon côté pour être capable de revenir avec une position à...

**Le Président (M. Reid) :** Alors, qu'est-ce que vous proposez que l'on fasse? Est-ce qu'on suspend? Est-ce qu'on se donne du temps?

**M. Surprenant :** ...suspendez les travaux...

**M. Daoust :** Oui, ça m'aiderait, ça.

**M. Surprenant :** ...on reviendra la prochaine séance.

**Le Président (M. Reid) :** Parce que, autrement, ce que vous dites, c'est que vous avez besoin de faire cette consultation-là...

**M. Daoust :** Bien, moi, c'est parce que j'ai...

**Le Président (M. Reid) :** ...avant d'avancer article par article.

**M. Daoust :** Comprenez bien que j'ai commencé à nager au milieu de la piscine, là.

**Une voix :** On comprend.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, écoutez, on peut faire ça de consentement. Si les membres de la commission consentent, nous allons suspendre nos travaux pour cet avant-midi, nous revenons cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 12 h 28)*

*(Reprise à 15 h 11)*

**Le Président (M. Plante) :** On est prêts? Alors, nous allons reprendre nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Lors de la suspension de nos travaux cet avant-midi, nous étions... cet après-midi, excusez-moi, nous étions rendus à l'étude de l'article 1 proposé à l'article 4 du projet de loi. Je cède maintenant la parole à M. le ministre des Transports.

**M. Daoust :** Alors, merci, M. le Président. Conjointement avec mes collègues des deux oppositions, nous aimerions prendre une pause pour être capables de nous concerter sur une préoccupation que nous avons sur l'article qui est à l'étude actuellement.

**Le Président (M. Plante) :** Donc, maintenant, je vérifie s'il y a consensus pour suspension des travaux.

**Une voix :** Consentement.

**Le Président (M. Plante) :** Mais, merci beaucoup. Donc, nous suspendons la séance.

*(Suspension de la séance à 15 h 12)*

*(Reprise à 16 h 14)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Je pense que, M. le ministre, vous voulez la parole. À vous la parole.

**M. Daoust :** Merci, M. le Président. Écoutez, je pense, M. le Président, bien honnêtement, qu'actuellement on essaie de défaire un noeud gordien. J'ai compris les discussions qui ont eu lieu entre un représentant de mon cabinet, les deux représentants des oppositions. Actuellement, j'ai demandé aussi, pour fins de compréhension, à ma sous-ministre d'être avec nous et de nous expliquer un peu, sur le terrain, comment, dans son esprit, si on permet, bien sûr, de l'expliquer, comment ça va s'articuler sur le terrain puis, à partir de ça, comment on fait en sorte que la couronne nord, la couronne sud puissent être présentes dans le processus décisionnel.

Alors, si vous me permettez, les deux partis d'opposition, j'aimerais qu'on entende Mme Dominique Savoie, qui est sous-ministre au ministère des Transports, nous expliquer, dans l'esprit de la loi sur laquelle nous travaillons actuellement, quand on a fait ça de la façon qu'on l'a fait, puis avec des amendements possibles qu'on pourrait y apporter, qu'est-ce que ça veut dire au quotidien sur le terrain. Ça va?

**Le Président (M. Reid) :** Alors, j'ai besoin d'un consentement de tous les membres. Un consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, Mme la sous-ministre, à vous la parole.

**Mme Savoie (Dominique) :** Bonjour. Merci, M. le Président. Dans l'optique de la nouvelle gouvernance du transport collectif, le RTM va maintenant s'occuper de l'opération qui va être contractualisée avec l'autorité, donc ne prendra plus de choix autre que de livrer les services.

Ce qui distingue beaucoup les services sur la Rive-Sud et la Rive-Nord, c'est que, dans les faits, il y a très peu d'employés parce que tout était donné à l'externe. Donc, on peut penser, par exemple, qu'il y a actuellement une quarantaine de personnes qui travaillent pour desservir le territoire de la Rive-Sud, il y a à peu près 70 personnes qui desservent la Rive-Nord. Si on commençait à diviser les organismes en trois, on serait en train de tripler les structures, avoir trois conseils d'administration pour finalement des services qui vont être contractualisés et qui vont être décidés au niveau de la desserte par l'autorité. Donc, ça fait plusieurs structures pour peu de nombre d'employés, tandis qu'au niveau de la Société de transport, par exemple, de Laval ou de Montréal, avec ses 9 000 employés, c'est sûr qu'elle a une organisation complètement différente, mais elle aussi va perdre certains pouvoirs, puisque ça va être l'autorité qui va décider du type de service qui va être offert.

C'est pour ça qu'on pense plus que de reconnaître les spécificités de la Rive-Nord et de la Rive-Sud dans l'expression peut-être des préoccupations, notamment aux conseils d'administration. On a vu, dans les consultations particulières, qu'il y a eu des représentations pour qu'il y ait par exemple plus d'élus au RTM, ça pourrait peut-être être une solution qu'on pourrait discuter puis que le ministre pourrait soumettre au gouvernement. Mais, dans le quotidien de créer trois structures pour 70 employés qui ne regarderaient que les autobus et qu'on n'aurait plus non plus la synergie qu'on tente de créer en intégrant les trains de banlieue qui desservent aussi la Rive-Nord et la Rive-Sud, mais qui seraient une autre entité à part, en parallèle, quand on peut penser, juste un exemple du SLR du pont Champlain où là on va avoir une nouvelle infrastructure qui va être déployée et qui aurait trois organismes qui voudraient essayer de faire l'intégration des services, ça paraît moins optimal.

**M. Daoust :** Alors, dans le fond, ce qu'on veut, c'est de donner un pouvoir décisionnel aux couronnes, si je comprends bien, là. Essentiellement, on s'en va là. Et si on parle de 30, 40 employés, si on est pour faire un C.A. et tout ça, moi, j'aimerais mieux qu'on essaie de leur donner du pouvoir au sein de ceux qui prendront les décisions.

**Mme Ouellet :** C'est sûr que, logiquement, c'est plus facile de créer des entités. Moi, je comprends, là, votre réserve concernant ça, mais je pense que ce serait plus simple, là. Mais, si on est capables, à l'intérieur, ce qu'on discutait un petit peu plus tôt, de directions régionales à l'intérieur du même réseau, mais que les décisions concernant les autobus, parce que là il faut vraiment expliquer, là, de la couronne sud soient décidées par les élus de la couronne sud puis on est capable de se trouver un mécanisme de décision qui reflète ça, et la même chose pour la couronne nord, et que l'ensemble du conseil d'administration prévu, lui, est correct pour le train, parce que le train, allant partout, bien, moi, je pense qu'on peut le regarder.

Mais, moi, ce que j'aimerais comprendre, c'est comment vous allez créer cette possibilité que, pour les autobus de la couronne sud, ce soient les élus de la couronne sud qui puissent décider, et non pas l'ensemble du conseil d'administration tel qu'il est présenté. Ou même si on faisait une modification un peu du conseil d'administration, il restera qu'il y aurait des élus qui sont hors couronne sud qui décideraient pour la couronne sud, alors qu'il n'y a pas d'élus hors Longueuil qui décide pour les autobus de Longueuil, par exemple. Puis c'est normal, là. Ça, je ne veux pas remettre ça en considération. Donc, c'est juste pour avoir la même logique qui s'appliquerait pour les autobus de la couronne sud.

Ça fait qu'on réussisse d'une façon ou d'une autre, moi, je suis assez ouverte à l'organigramme, en autant qu'on atteigne cet objectif.

**M. Daoust :** Est-ce que vous aimeriez commenter, Mme Savoie?

**Mme Savoie (Dominique) :** Oui. Je voudrais juste...

**Le Président (M. Reid) :** Oui, Mme la sous-ministre.

• (16 h 20) •

**Mme Savoie (Dominique) :** M. le Président, je voudrais juste nuancer que l'actuelle situation par exemple à la STM ou à Laval va faire en sorte qu'elle va être changée, elle aussi, et même le choix des autobus ne sera pas fait par les élus de Laval ou de Longueuil, ça va être le grand plan d'intégration des services faits par l'autorité. Là, ça va être de la gestion contractuelle : j'ai combien d'employés, les conventions collectives, les performances, les niveaux de performance qui vont tous être dictés par l'autorité. Ça fait qu'on est beaucoup plus dans une gestion opérationnelle que de dire : Les élus de Laval vont décider pour Laval. C'est l'autorité qui va soumettre un grand plan d'ensemble des déplacements.

**Mme Ouellet :** Je suis d'accord, et on a bien compris ça, mais, tout comme l'autorité va décider... puis on a fait l'autorité, à quelques articles près, je pense que c'est pas mal avancé, mais, tout comme pour la balance, ce sera le conseil d'administration de Laval... du STL qui décidera pour la STL, pour les autres éléments qui ne sont pas décidés par l'autorité, hein, ils auront à opérationnaliser les éléments décidés par l'autorité, bien, ce serait la même chose. Ce sera donc les gens pour l'opérationnalisation de ce qui aura été décidé par l'autorité de la couronne sud qui pourront décider

pour l'opérationnalisation de la couronne sud. Juste pour le volet autobus. On comprend, pour le volet train, c'est autre chose, là.

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y.

**Mme Savoie (Dominique) :** Je pense qu'il faudrait vraiment qu'on le regarde parce que diviser un C.A. qui dit : Bien, pour tel type de décision, ce n'est que quatre membres sur 12 qui prennent les décisions versus... pour de la vigie, parce que c'est de la vigie, là, c'est de la vigie de contrat. C'est juste la nuance que je trouve importante de faire; on est en vigie de contrat, en efficacité, on n'est pas en : on va décider du niveau de service, là. Ça va tout être convenu avec l'autorité. On est plus en saine gestion. Puis Laval va maintenant être en saine gestion. Ils le sont déjà, mais ils vont être surtout en gestion des opérations, en supervision et non pas en décision. Ça fait que c'est difficile de dire à un C.A. : Il y en a quatre qui vont décider. On peut le regarder, là, mais il faut bien comprendre la nuance qu'il n'y aura pas des décisions qui vont être prises sur des arrêts d'autobus, là. Ça va être : On s'assure que les contrats sont bien donnés, les appels d'offres ont été faits et qu'on répond aux attentes de service que l'autorité nous a données. C'est une responsabilité de vigie qui habituellement est partagée par tous les membres d'un conseil d'administration et non pas juste certains membres pour certaines sections. En plus, dans la loi, ils vont souvent être redevables de l'ensemble de leurs actions. On ne peut pas dire : Il y a juste quatre membres sur... Il y a des membres indépendants, aussi, là, on ne peut pas cibler qui parle.

**Mme Ouellet :** Je pense qu'on peut regarder de faire des comités qui pourront décider par territoire, mais il faudrait qu'ils soient décisionnels, les comités. Ça fait que, regardez, qu'on le fasse d'une façon ou d'une autre, ça revient au même, là. Mais je suis un peu surprise que vous me dites : Sur les arrêts d'autobus, il ne pourra pas y avoir de décision. Je suis assez surprise d'entendre que, par exemple, du côté de la Société des transports de Montréal, la Société des transports de Montréal ne pourra pas décider de ses arrêts d'autobus.

**Mme Savoie (Dominique) :** Elle va sûrement décider de ses arrêts d'autobus, mais qu'un C.A. se penche morceau par morceau sur les arrêts d'autobus, c'est plus ça que je trouve qui est un peu de la microgestion qui ne relève pas d'un C.A., là.

**Mme Ouellet :** Probablement pas, mais des fois il y a certains éléments, et c'est ce que nous ont fait valoir les élus de la couronne sud en particulier, que, oui, des fois, certains arrêts sont plus sensibles et que, oui, il y a des représentations qui leur sont faites de ce niveau-là, et c'est cette proximité-là qu'ils souhaitent conserver en service à leurs citoyens. Parce que c'est sûr que, s'il y a des problématiques de ce genre-là, ils vont s'en faire parler. Ils veulent donc avoir cette proximité-là à l'intérieur du nouveau cadre.

**Mme Savoie (Dominique) :** Mais je pense que, quand il y a eu les consultations, l'ACTIM et la CMM ont plus revendiqué d'avoir la majorité au C.A. du RTM pour les élus pour justement avoir des postes qui pourraient faire valoir les préoccupations de la Rive-Nord et de la Rive-Sud. Ils n'ont pas demandé que toutes les décisions soient prises en sous-groupes de Rive-Nord, Rive-Sud, mais ils disaient : On veut une voix, on veut effectivement être entendus et on souhaiterait — puis c'est peut-être ce que le ministre pourrait regarder — que les élus soient en majorité sur la gestion du C.A. dans son ensemble et non pas de subdiviser chacune des décisions par quatre membres du C.A. ou trois membres du C.A. Moi, c'est comme ça que je l'avais compris dans les représentations que l'ACTIM a faites et la CMM à ce sujet-là.

**M. Surprenant :** Ces élus-là, donc, qui seront majoritaires, on parle d'élus de la couronne nord et couronne sud.

**Mme Savoie (Dominique) :** Les élus, dans sa globalité, étaient majoritaires, et on pourrait regarder à mettre des postes plus spécifiquement élus indépendants tous ensemble qui représenteraient le poids. Ça, je pense que le ministre pourrait faire des amendements là-dessus pour les couronnes, et c'était ça qu'ils revendiquaient beaucoup, l'ACTIM et la CMM. Moi, c'est ce que j'ai retenu.

**Mme Ouellet :** Vous savez pourquoi c'est ça qu'ils ont revendiqué, parce qu'ils se sont fait dire que, s'ils revendiquaient plus, ils ne l'auraient pas. Donc, moi, c'est exactement ce qu'ils m'ont dit. Et vraiment, ce qu'ils souhaitent avoir, et même les élus de la couronne sud, au début, ce qu'ils avaient pensé, c'est d'avoir deux territoires, là. J'ai dit : Non, deux territoires, ça ne sera pas possible, là, déjà de... Donc, c'est vraiment leur volonté de garder cette proximité-là. Et moi, je pense qu'il y a moyen d'arriver.

Et, si on veut avoir une cohérence dans et la responsabilité et l'imputabilité... Parce que, d'un autre côté, comme le réseau traite aussi du train, comme je le disais plus tôt dans nos discussions préalables, bien, le train — et ça, les élus étaient d'accord — c'est normal que Québec ait un certain poids dans les décisions concernant le train de banlieue, étant donné qu'ils ont la majorité du financement, et ça, c'est une question d'imputabilité. Et moi, je pense que, dans ces structures-là que nous sommes en train de créer, il faut regarder les questions d'imputabilité. Et là, l'imputabilité concernant les trains de banlieue n'est pas la même imputabilité que les autobus, parce que les autobus vont être essentiellement financés, en tout cas, en grande partie par les citoyens des municipalités concernées, qui sont représentés par les élus, tandis que les trains de banlieue risquent d'être en grande partie financés par Québec, et donc le gouvernement du Québec, c'est normal qu'en termes d'imputabilité il ait un lien. Ça fait que les deux imputabilités ne sont pas les mêmes.

Donc, moi, je pense que l'imputabilité qui est prévue dans le projet de loi actuellement pour le réseau me semble assez en ligne avec la vision train de banlieue, mais qu'on pourrait penser, si on veut rester strictement à l'intérieur de ce cadre-là, à des territoires et avec des comités qui seraient décisionnels pour chacun des territoires, les comités du C.A.

**M. Daoust :** Ça me paraît... en tout cas, considérant l'effectif total qu'il y a, puis c'est opérationnel au niveau du réseau, ça me paraît une structure qui est lourde.

Mais, en bout de ligne, là, le pouvoir décisionnel va être à l'autorité, et vous sembliez suggérer qu'on pourrait repenser notre façon de... Le processus décisionnel, ça prendrait quelle forme dans votre esprit?

**Mme Savoie (Dominique) :** Bien, en fait, ce qu'on pourrait plus regarder, de s'assurer ou... Je vous rappelle qu'actuellement ce serait une majorité qui serait détenue par des indépendants. On pourrait regarder de l'inverser pour le RTM pour que ça soit une majorité d'élus et de s'assurer que, tant en additionnant les indépendants et les élus, qu'il y ait une représentation beaucoup plus importante pour la Rive-Nord et la Rive-Sud qui pourrait répondre aux préoccupations et qui pourrait, à ce moment-là, comme C.A., quand ils sont à raffiner les lignes de service, bien, pouvoir jouer leur rôle. Je trouve ça plus facile à penser, à gérer ça. Puis il faut penser que les trains de banlieue, ils sont sur le territoire de la Rive-Nord et de la Rive-Sud. Ça va faire trois discussions complètement non intégrées si on dit : Quels élus vont avoir leur mot à dire dans un C.A. pour le train de banlieue versus les quatre pour la Rive-Nord puis les quatre pour la Rive-Sud? À un moment donné, ça devient un petit peu, peut-être, difficile, là.

Je pense que d'avoir une majorité d'élus avec des places indépendantes et élues en majorité pour la Rive-Nord, pour la Rive-Sud, ça pourrait être une proposition intéressante et au bon niveau. Et on pourrait même dire, on pourrait souhaiter... Mais c'est sûr que, dans un projet de loi, il faut faire attention, un projet de loi, ça vit longtemps, puis, quand on impose des organigrammes, bien, les organigrammes, des fois, par la force des choses, peuvent devoir changer et s'adapter, mais on pourrait dire qu'il y a toujours un souci, même dans l'organisation du RTM, de la réalité Rive-Nord, la réalité Rive-Sud. Parce que, pour moi, c'est deux réalités, ce n'est pas trois, parce que trains de banlieue, il y en a dans la Rive-Nord puis dans la Rive-Sud. Ça fait que c'est deux réalités, Rive-Nord, Rive-Sud, qu'on pourrait voir... et mettre un principe, peut-être, dans le projet de loi, sur l'organisation, sans le couler dans le béton, parce qu'on ne sait jamais ce qui peut arriver, il peut y avoir plein de choses qui évoluent, puis une loi, bien, la réouvrir pour ça... On essaie toujours d'être prudents, là, ne pas tomber dans des choses qui vont mal vieillir, là.

Mais moi, je pense que le réel pouvoir, il est dans l'autorité, puis, si on veut reconnaître les revendications, on pourrait proposer au gouvernement de faire des amendements, le ministre, s'il est d'accord pour avoir une représentation d'élus plus grande, et là, de façon collégiale, ils seraient plus capables de faire valoir leurs points de vue sans faire autant de points spécifiques Rive-Nord, Rive-Sud pour les autobus. Je pense qu'ils vont être amplement capables de faire valoir leurs points de vue.

**Mme Ouellet :** ...créer avec ça... Parce que vous dites : Il y a deux réalités : le train de banlieue, il y en a sur la couronne nord, sur la couronne sud. La majorité des stations de train de banlieue sont à Montréal, sont sur l'île de Montréal.

**Mme Savoie (Dominique) :** Non. La ligne qui est la plus populaire, c'est la ligne Deux-Montagnes, sur la Rive-Nord. C'est la plus grande ligne, la plus achalandée, et ça part de Saint-Jérôme.

**Mme Ouellet :** Je ne parle pas de la plus populaire, je dis : La majorité des stations.

**Mme Savoie (Dominique) :** Bien, je pense qu'on...

• (16 h 30) •

**Mme Ouellet :** ...avec toute la ligne vers l'ouest, puis il y en a une partie qui est vers... En tout cas, de toute façon, une grande partie des stations... On pourra les compter. Je pense que c'est une majorité. Mais, pour faire simple, une grande partie des stations sont de toute façon sur l'île de Montréal, à Laval et traversent le territoire du RTL. Et pourtant ces entités-là ne sont pas sous le réseau. Et vous dites : Dans un projet de loi, il ne faut pas trop définir les structures. En fait, et c'est ce que je disais aussi plus tôt, en termes de pertinence, la couronne sud a sa pertinence ensemble, et là on passerait de huit entités à une seule, là, donc a sa pertinence.

Mais la pertinence de mettre ensemble la couronne nord ou la couronne sud, c'est territorial. Il n'y a pas vraiment de lien. La seule pertinence qu'il y a, c'est que c'est tous les deux des gestions de contrat. Ce ne sont pas du personnel des sociétés de transport, c'est de la gestion de contrat. Mais il n'y a pas de pertinence territoriale, parce que la pertinence territoriale, elle est bien plus entre la couronne nord et le RTL puis... entre la couronne nord et la STL, et la couronne sud, et le RTL, et Longueuil. Ça, il y a une pertinence de territoire, il y a une complémentarité. Mais, entre la couronne nord et la couronne sud, c'est assez rare, là, qu'il va y avoir directement des liens.

Donc, moi, je suis assez surprise de voir que, dans la structure que vous avez créée, vous avez comme créé deux catégories. Et Longueuil gère ses autobus, Montréal gère ses autobus et le métro, Laval gère ses autobus. Mais la couronne sud ne peut pas gérer ses autobus et le fait gérer par une espèce de conseil d'administration qui est composé de monde de Montréal, de Laval, de la couronne nord, alors que ça ne concerne que les gens de la couronne sud sur la partie autobus. Sur la partie train, là, il n'y a pas de problème. Mais, sur la partie autobus, où il y a vraiment un besoin de proximité et... Et, même si on rebalace le conseil d'administration, ça convient plus pour le volet autobus, mais ça convient moins pour le volet train, parce que le volet train, là, vous perdez l'imputabilité du gouvernement sur le volet train. Moi je ne

comprends pas ce mélange-là que vous avez fait et de vouloir créer deux catégories de réseaux de transport, une catégorie qui est... comment qu'on appelle ça, quand c'est géré par... sous...

**Une voix :** Sous tutelle.

**Mme Ouellet :** ...sous tutelle, d'autres élus qui ne sont pas sur le territoire, tandis que les territoires de Longueuil, de Montréal et de Laval, eux, on leur fait suffisamment confiance pour gérer leurs affaires, mais c'est comme si on mettait la couronne nord et la couronne sud sous tutelle des autres élus. Je trouve ça un peu bizarre.

**Le Président (M. Reid) :** Je vous arrête un instant, parce que, techniquement, nous parlons sur le n° 1, et on arrive à la fin des temps qui sont réservés. Est-ce que vous voulez continuer à faire cette discussion, qui me paraît productive, là? Mais j'ai besoin à ce moment-là d'un consentement des membres de la commission pour qu'on puisse continuer à le faire, même si on dépasse le temps prévu pour l'article n° 1.

**Mme Ouellet :** Est-ce qu'on a vingt minutes par alinéa?

**Le Président (M. Reid) :** Vous dites? On a terminé pour au moins une...

**Mme Ouellet :** Oui, mais c'est alinéa par alinéa normalement.

**Le Président (M. Reid) :** Il n'y a pas eu d'entente là-dessus. Donc, normalement, c'est l'article, mais...

**Mme Ouellet :** Ah! moi, je l'ai demandé au début de la commission, que ça soit alinéa par alinéa.

**Le Président (M. Reid) :** Je ne pense pas qu'on avait... Est-ce qu'on avait eu consentement pour ça? Je ne m'en rappelle pas.

**Mme Ouellet :** Bien, il n'y a pas besoin de consentement. Ça va de base.

**Le Président (M. Reid) :** Non? Oui?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Oui, O.K. Oui. Mais, de toute façon, moi, c'était juste... Ce n'est pas pour empêcher, là, c'était simplement pour qu'on soit dans les règles. Et, si on est d'accord tous pour qu'on continue cette discussion-là, qui me paraît productive pour l'instant, là, je pense qu'on peut y aller comme ça.

**M. Surprenant :** Bien, ça peut être donné par tranche, un 10 minutes de plus, puis pour éviter qu'on emprunte. Mettre une échéance puis qu'on y revienne.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, on y va avec 10 minutes? On a consentement là-dessus? D'accord. Allez-y.

**M. Daoust :** Écoutez, moi, ce que je veux, c'est qu'on devienne efficaces sans tout changer le système. Les dimensions, pour moi, deviennent importantes, parce que je ne veux pas mettre une structure qui est hyper lourde pour une petite organisation. Mais je ne suis pas en désaccord avec la proposition, tout au moins, ce que semble vouloir dire ma sous-ministre à l'effet que, s'il y a lieu de porter des amendements au niveau de l'autorité, au niveau du conseil, c'est ce que je comprends, pour faire en sorte que les couronnes aient du pouvoir, ça, je suis à l'aise avec ça. Mais je comprends aussi que le réseau de transport métropolitain, c'est une structure opérationnelle, ce n'est pas une structure décisionnelle. Est-ce que c'est...

**Mme Savoie (Dominique) :** Tout à fait.

**M. Daoust :** Alors, si c'est une structure opérationnelle, pourquoi on la doterait d'une structure décisionnelle, alors qu'elle est là pour opérer, elle n'est pas là pour décider? Mais de donner du pouvoir à la structure décisionnelle, de donner du pouvoir aux couronnes, est-ce que je dois aller pour ça... Puis je m'excuse de poser la question, mais c'est parce que je ne suis pas familier avec la procédure. Est-ce que je dois retourner au Conseil des ministres avec ça?

**Mme Savoie (Dominique) :** Oui, parce que c'est majeur comme modification, oui.

**M. Daoust :** Mais, si c'est ça qui règle le problème, peut-être que...

**M. Surprenant :** Mais je pourrais proposer un amendement à ce sujet-là, une proposition, en fait, d'amendement, qui recompose... une proposition de composition au conseil d'administration du RTM, qui pourrait, là, en fait, pour notre part, nous satisfaire, là. Je peux vous la...

**M. Daoust :** Pas de problème, moi, je vais vous écouter. Moi, ce que je cherche, là... je suis bien conscient que cette partie-là est difficile. Et, en bout de ligne, je suis sensible au fait que les couronnes, et nord et sud, ne veulent pas être laissées pour compte dans tout ça puis être à la merci de d'autres décideurs. Alors, ils doivent être partie prenante à la décision puis ils doivent avoir aussi du pouvoir, eux autres aussi, je suis conscient de ça. En même temps, je veux qu'on reste conséquents avec l'ensemble de la structure du projet de loi. Mais c'est vous qui décidez, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Bien, en fait, moi, ce que je voulais demander au député de Groulx, c'est : Est-ce que vous souhaitez d'en présenter informellement, continuer cette discussion, là, comme on fonctionne, ou si vous voulez y aller formellement tout de suite avec un amendement?

**M. Surprenant :** Bien, en fait, c'est que la composition, moi, ça a égard à l'article 24, donc, on n'est pas rendus là. Alors, ce que je pourrais peut-être faire, on pourrait peut-être faire une pause. Je pourrais la soumettre aux gens, qu'ils la lisent, et puis, après ça, on pourra s'entendre si on va aller là, à l'article 24.

**M. Daoust :** Est-ce que vous le déposez à titre consultatif pour le moment?

**M. Surprenant :** Consultatif, pour le moment, oui.

**M. Daoust :** Ça sera plus simple.

**Le Président (M. Reid) :** On va suspendre les travaux pour permettre une discussion informelle. Je pense que la discussion est de bon ton et on peut avancer de cette façon-là aussi.

*(Suspension de la séance à 16 h 37)*

*(Reprise à 16 h 50)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, nous reprenons nos travaux. Je pense que, M. le député de Groulx, vous avez une proposition à faire au nom d'ailleurs... de la part de tous les membres de la commission.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, on a eu une discussion très constructive, et je crois que le ministre veut aller débattre des propos qu'on a tenus avec ses collègues, puis ça va lui prendre un certain temps. Donc, en conséquence, j'invoquerai l'article 165 de nos règlements pour demander l'ajournement des travaux jusqu'à demain.

**Le Président (M. Reid) :** Jusqu'à demain. Alors, est-ce que cette motion est adoptée?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Reid) :** Elle est adoptée, donc les travaux sont donc ajournés jusqu'à demain.

*(Fin de la séance à 16 h 51)*