



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 22 mars 2016 — Vol. 44 N° 56

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal (8)

**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 22 mars 2016 — Vol. 44 N° 56

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	11

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

Mme Martine Ouellet

M. André Villeneuve

M. Claude Surprenant

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

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 22 mars 2016 — Vol. 44 N° 56

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation
et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (8)**

(Dix heures trois minutes)

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

La commission est réunie afin de 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. Traversy (Terrebonne) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, la semaine dernière, nous avons débuté l'étude de l'article 4 du projet de loi, qui introduit 90 articles qui édictent la Loi sur le réseau de transport métropolitain. Nous en sommes toujours à l'étude de l'article 1 proposé à cet article 4. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, suite aux conversations qu'on a eues, la semaine dernière, relatives aux préoccupations exprimées sur la couronne nord et la couronne sud, nous, on aimerait avoir une discussion avec l'opposition, prendre quelques minutes pour voir si on a une entente de principe. Je ne peux pas le déposer ici, je n'ai pas été au Conseil des ministres avec. Mais ce que moi, je peux faire, si on s'entend sur la proposition que j'aimerais discuter avec l'opposition, à ce moment-là, moi, je pourrais aller au Conseil des ministres avec. Est-ce que ça conviendrait, ça, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on a un consentement pour suspendre les travaux pour qu'on puisse faire, comme la semaine dernière, une discussion informelle sur ce sujet-là?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 5)

(Reprise à 10 h 49)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous en sommes toujours à l'article 1. J'aimerais avoir un consentement, si on veut pouvoir continuer avec un échange informel là-dessus, d'ajouter une trentaine de minutes peut-être au temps prévu. Est-ce que j'ai consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, allons-y. M. le ministre ou Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, peut-être mon collègue, là, le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui. Bonjour.

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

M. Villeneuve : Bonjour, M. le Président, bonjour, M. le ministre, bonjour, tout le monde.

• (10 h 50) •

Le projet de loi n° 76 a un impact sur le Conseil régional de transport de Lanaudière. Comme vous savez, le conseil a été créé en 2012 par un arrêté ministériel — un décret — et ce conseil-là, Conseil de transport régional de Lanaudière, il y a six MRC qui y sont parties prenantes. Et là, avec le projet de loi n° 76, c'est la MRC des Moulins et c'est la MRC de L'Assomption qui seront soustraites, finalement, du CRTL. Donc, le CRTL se retrouve avec quatre MRC seulement.

C'est clair qu'il va y avoir des impacts, bien sûr, au niveau probablement de certains arrimages qui devront se faire, ça, c'est une chose, mais il va aussi y avoir assurément des impacts financiers, et je vous explique de quel ordre... peut-être pas de quel ordre exactement, mais de quelle façon. La MRC des Moulins et la MRC de L'Assomption sont les MRC qui sont densément peuplées, si je peux me permettre cette expression-là, par rapport au reste de Lanaudière. Prenez, exemple, la MRC de Matawinie, c'est 80 % du territoire et c'est moins de 20 % de la population, même beaucoup moins que 20 % parce que, dans le fond, on a une population d'environ 550 000 dans Lanaudière, dont un peu plus de la moitié au sud et l'autre moitié dans le nord de Lanaudière.

Et, pour avoir été préfet et avoir été maire à l'époque, j'ai moi-même renégocié une entente parce que, dans le décret, il était prévu que chaque MRC avait un droit de vote à la table, évidemment en partageant les frais d'administration et les coûts inhérents à la mise en place du CRTL et à son fonctionnement. Et, à l'époque, on s'est rendu compte que, étant donné notre territoire très vaste au nord, on avait des problèmes de rentabilité et même de maintien de lignes. On avait un déficit sur le déficit, c'est pour vous dire à quel point c'était compliqué et c'était difficile à gérer. Et donc, ce faisant, on avait conclu une entente entre nous pour s'assurer qu'il y aurait peut-être un certain équilibre quant aux possibilités de développement, de maintien de lignes et éviter aussi des déficits et la hausse des coûts pour les usagers qui... À un moment donné, il y a des limites à hausser les coûts, là, et l'entente faisait en sorte que les deux MRC du sud prenaient la totalité des frais d'administration du CRTL. Et là ces deux MRC là vont être absorbées par le projet de loi n° 76, donc vont quitter le Conseil régional de transport de Lanaudière.

Alors, c'est certain que, pour la suite des choses, il y a beaucoup de questions, par rapport justement à ce... Et c'est une somme d'environ 500 000 \$. Est-ce qu'il y aura des économies parce qu'il y a deux MRC de moins? Peut-être, mais, à notre avis, elles ne seront pas si grandes que ça, et donc la charge additionnelle va maintenant s'appliquer aux quatre MRC restantes.

Alors, je veux savoir, de votre côté, si vous avez envisagé une façon de palier à cela parce que, honnêtement, il y a même des municipalités qui ont émis, à certains moments, le vœu de complètement cesser d'avoir des lignes qui passent sur leur territoire parce que la capacité de payer n'est plus là. Et les usagers aussi, c'est toujours un peu difficile de convaincre les gens, finalement, de prendre le transport adapté. Mais il y a une chose qui est sûre, c'est que le transport de personnes, la mobilité, c'est un des éléments de développement et, si on n'a pas ça, si on ne conserve pas ça... À mon avis, il faut le conserver et l'améliorer, alors il y a tout l'enjeu financier qui rentre en ligne de compte.

Est-ce qu'on vous a donné cette information-là, M. le ministre? Et, si oui, est-ce que vous avez eu le temps de réfléchir à comment on va s'assurer, finalement, que la lourdeur financière attribuable au projet de loi n° 76, qui risque de, finalement, plomber notre développement tout comme le maintien des services actuels, la qualité des services et leur maintien et aussi, on l'espère, une possible possibilité de développement du réseau sur le territoire des quatre MRC restantes...

M. Daoust : Alors, écoutez, M. le Président, on m'a expliqué qu'il y avait quatre possibilités en vertu des amendements qui ont été faits dans le projet de loi. Mais, si vous me le permettez, je demanderais à nos spécialistes de l'expliquer, de sorte que... Moi, je peux vous le répéter maladroitement, mais on peut l'avoir directement, de sorte que l'amendement qui a été voté, là, je pense qu'il y a des flexibilités, à l'intérieur de ça, en tout cas, moi, qui me satisfait. Alors, si vous permettez, je demanderais à notre spécialiste de présenter exactement de quoi il s'agit puis comment ça va s'opérationnaliser, tout ça.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que nous avons un consentement de la commission?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Je vous demande de vous nommer pour la première fois puis...

M. Sauvé (Sylvain) : Sylvain Sauvé, je suis économiste au ministère des Transports.

Des voix : ...

M. Sauvé (Sylvain) : O.K. Donc, M. le Président, comme le disait le ministre, dans la loi sur l'autorité, à l'article... on a adopté un amendement, on a introduit un article 112.1, dans lequel on crée une obligation, à l'autorité, d'offrir des services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux municipalités qui se retrouvent en dehors du territoire de l'autorité, mais qui, auparavant, faisaient partie d'un CIT ou du CRT de Lanaudière. Donc, il y a une obligation qui est créée, ici, à l'autorité, de faire au moins une offre de services et que cette offre-là soit faite dans des conditions équitables pour les municipalités qui sont à l'extérieur du territoire. Donc, il est à peu près certain que les municipalités qui sont dans cette situation-là pourront maintenir le service qui existe à des conditions qui devraient être équitables par rapport à ce qu'elles ont actuellement.

Vous avez posé une autre question sur les frais d'administration du CRT de Lanaudière. Le CRT de Lanaudière fonctionne, je pourrais dire, à deux niveaux. On a les services qui sont internes aux MRC. On a six MRC dans le CRT de Lanaudière, on a les deux MRC qui sont en totalité ou en partie sur le territoire de la CMM et qui seront dans le territoire de l'autorité, dont la MRC de L'Assomption et la MRC des Moulins. On a également la MRC Matawinie, Autray, Montcalm et Joliette qui sont desservies. Puis là le territoire va très loin, vous le savez, là, ça se rend jusqu'à Saint-Michel-des-Saints et Saint-Donas, je crois, là. Donc, des services internes à chacune des MRC sont organisés par chacune des MRC en vertu de la Loi sur les transports, l'article 48.18 de la Loi sur les transports. Et les services qui relient les MRC entre elles ou qui

permettent d'offrir un service de la MRC vers Montréal sont pris en charge par le CRT de Lanaudière. Donc, c'est pour ça que je dis que ça fonctionne à deux niveaux. Donc, le CRT, il y a une petite équipe de personnes qui a pour principale fonction de planifier et de gérer les lignes qui sont inter-MRC ou interterritoires lorsqu'on vient à Montréal, et les MRC ont la responsabilité de donner des contrats pour les services qui sont internes aux MRC.

Donc, le réseau de transport métropolitain, lorsqu'il va être mis en place, lui, va succéder aux droits et aux obligations du CRT de Lanaudière, de la MRC de L'Assomption puis de la MRC des Moulins pour les services qui sont sur leur territoire et pour les services qui viennent à Montréal. Donc, les liaisons du CRT de Lanaudière qui viennent à Montréal vont être prises en charge par le réseau, et les liaisons qui sont entre les territoires... entre, par exemple, la MRC D'Autray puis la MRC de L'Assomption, par exemple, là, s'il y en a, là, je n'ai pas en tête l'ensemble de leur réseau, donc, ici, pour assurer la pérennité de ces services-là, on va pouvoir utiliser l'article 112.1 pour créer une obligation, à l'autorité, d'au moins offrir le maintien de ces services-là dans le cadre d'un contrat qui va permettre le maintien des services, mais qui va aussi financièrement être équitable. Donc, c'est de cette façon-là que le projet de loi — et l'amendement qu'on a adopté à 112.1 — permet de répondre aux attentes des citoyens puis des élus des MRC.

M. Villeneuve : M. le Président, oui. Oui, merci du tour d'horizon, là, mais la question... en fait, une des questions, c'est — et j'ai le chiffre devant moi, là : actuellement, la MRC des Moulins et la MRC de L'Assomption, là, paient la totalité des frais d'administration du CRTL, et ce que j'ai comme montant pour 2016, prévision, c'est 512 300 \$. Comme je disais tantôt, le fait d'avoir deux MRC qui seront maintenant assujetties à l'autorité fait en sorte que ça ampute le CRTL de deux MRC qui sont les plus peuplées, d'une certaine façon, en densité, et on va se le dire aussi, sur le plan de la richesse foncière comme telle, là, et la richesse tout court, là, je dirais. Donc, qu'arrive-t-il, finalement, pour ces frais d'administration là?

Parce que, dans le fond, c'était une façon d'arriver à créer un équilibre dans la participation de chacune des MRC avec les réalités qui sont les leurs. Donc, on était arrivés, ensemble, à s'entendre sur une façon de faire qui permettait de refléter une certaine réalité socioéconomique, si on veut, de Lanaudière, parce que Lanaudière est une région, vous savez probablement, mais, si vous regardez les chiffres seulement, vous ne pouvez pas le savoir, parce que, quand on regarde les chiffres d'une région, on n'a pas les disparités régionales qui sont à l'intérieur et, chez nous, il y a quand même une différence importante socioéconomique entre le nord et le sud, et donc c'était une façon d'arriver à un équilibre. Donc, ma question est là-dessus principalement, d'autres questions qui vont venir, là, mais la question, c'est surtout sur les frais d'administration que ces deux MRC là ne verseront plus. Donc, le CRTL devra trouver des sommes pour justement absorber ces frais d'administration là qui, comme je le disais tantôt, ne seront pas nécessairement tellement plus bas, parce qu'il y a quand même un service de base qui est là et, en bons gestionnaires, les maires et les préfets ont fait en sorte que l'administration soit la moins coûteuse possible, mais la plus efficace aussi en même temps. Je ne sais pas si vous avez la réponse à ça.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Sur le 512 000 \$ de frais d'administration, si ce sont des dépenses du CRT, il s'agit essentiellement de dépenses pour planifier puis pour gérer les liaisons interterritoires et les liaisons inter-MRC.

M. Villeneuve : ...

• (11 heures) •

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. Donc, tout ce qui concerne les services qui vont vers Montréal, en partance des MRC L'Assomption et des Moulins, ça va tomber automatiquement sous la responsabilité du réseau, et toutes les dépenses administratives qui servent à planifier les liaisons vers les MRC qui sont, elles, à l'extérieur du territoire de l'autorité — ici, on parle de Matawinie, Joliette, Montcalm et Autray — donc, les liaisons entre ces quatre MRC là et la MRC des Moulins et la MRC L'Assomption, donc il y a quelques lignes d'autobus, il faut en faire la planification puis la gestion. Donc, ça, s'il y a une entente en vertu de 112.1, ça pourra demeurer sous la responsabilité du Réseau de transport métropolitain. Mais, si les municipalités... ou plutôt les MRC préfèrent ne pas faire affaire avec le réseau et l'autorité en vertu de 112.1, bien là il y aura probablement un partage des frais d'administration qui sera différent de ce qu'on a actuellement. Mais 112.1 permet que l'ensemble des services qui sont sous la responsabilité du CRT de Lanaudière puissent continuer à être gérés, planifiés et exploités, là, par le Réseau de transport métropolitain puis que ça se fasse en vertu d'une entente avec l'autorité.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président. Évidemment, ce que vous me dites, si je comprends bien, là, c'est tout ce qui va interférer... toute interaction plutôt, toute interaction avec l'autorité versus les quatre MRC restantes sera prise en charge par l'autorité. Par ailleurs, vous comprendrez que les frais d'administration... là, je ne suis pas certain de ce que j'avance, mais il n'en demeure pas moins qu'il y a une grande partie des frais d'administration qui ne sont pas collés à cela et qui sont tout autre, et ce fardeau-là va demeurer à la charge en partie, donc, des quatre MRC du nord.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, s'il y a des frais d'administration, si l'équipe du CRT Lanaudière, en plus de planifier les services régionaux entre Joliette puis L'Assomption, par exemple, décide de faire des extras, là, puis de planifier le réseau interne à Joliette, même si ce n'est pas régional, là effectivement, là...

M. Villeneuve : Effectivement, c'est ça.

M. Sauvé (Sylvain) : ...probablement que c'est des frais d'administration qui vont tomber sous la responsabilité de la MRC de Joliette.

M. Villeneuve : Ce qui n'est pas le cas, actuellement. D'accord. Je comprends.

M. Sauvé (Sylvain) : Mais ça, moi, du côté du ministère, on n'est pas en mesure, pour l'instant, de vous confirmer si c'est le cas ou si ce n'est pas le cas. Mais ce qu'on peut assurer, c'est que, s'il y a une entente, en vertu de 112.1...

M. Villeneuve : Oui. Je comprends ça.

M. Sauvé (Sylvain) : ...pour que la ligne entre Joliette et la MRC de L'Assomption soit... continue... puisse être offerte par le Réseau de transport métropolitain, donc les frais liés à sa planification puis à la gestion, ça va entrer dans les frais généraux du RTM.

M. Villeneuve : Mais, M. le Président, M. le ministre comprend que, dans un souci d'équité et dans un souci de balancer les comptes, si je peux dire ça comme ça, les deux MRC du sud, c'est un montant de 7... non, c'est un montant de 3,5 millions, je crois, sur sept ans, à l'époque, alors, c'est quand même beaucoup d'argent, là, on parle de 500 000 \$, à peu près, par année, là. Donc, dans un souci d'équilibre et d'équité, les deux MRC du sud prenaient sous leur aile l'administration, et là, ce que je comprends des explications que j'ai là, oui, il y aura une partie qui sera prise en charge par l'autorité ou... mais il n'en demeure pas moins qu'il y a une partie qui, à mon avis, va être assez importante qui devra être assumée par les quatre MRC en question qui déjà ont eu peine, dans le passé, et ont peine un peu aussi à pouvoir défrayer les coûts engendrés par cette mise en place de ligne d'autobus.

Vous savez, M. le ministre, avant la mise en place du CRTL, j'avais une ligne, la 131... la route 138, pardon, et qui partait de Berthier jusqu'à Montréal, et là je vous parle, ça fait longtemps, ça fait... avant, le CRTL, à l'époque, j'étais tout petit, ça existait encore, cette ligne-là, il y a 40 ans, là, et ça coûtait seulement le prix des usagers, et la ligne était rentable pour l'entreprise privée. L'entreprise privée aujourd'hui est disparue suite à la mise en place du CRTL, et aujourd'hui la municipalité de Lanoraie, qui ne payait aucun sou avant 2012-2013, paie aujourd'hui, je pense, 80 000 \$ ou 65 000 \$ des poches... des taxes municipales pour assurer la viabilité et assurer la continuité, finalement, de cette ligne de transport là.

Alors, il y a des coûts qui sont importants qui sont maintenant assumés par les municipalités, et là, ce que je comprends des explications, c'est que ce n'est pas terminé parce qu'il y aura assurément des coûts par les quatre MRC du nord qui devront se partager, finalement, pour le fonctionnement.

M. Daoust : Il me semble que ce n'est pas «assurément», parce que ça pourrait être imparti à l'autorité, non?

M. Villeneuve : ...il m'a répondu, ça va être...

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Villeneuve : ...en totalité imparti à l'autorité, oui.

M. Sauvé (Sylvain) : Non, mais effectivement, ce n'est pas «assurément».

M. Villeneuve : Non, c'est ça.

M. Sauvé (Sylvain) : Il peut y avoir...

M. Villeneuve : Un partage.

M. Sauvé (Sylvain) : Mais ce que l'autorité et le réseau, en discussion avec les MRC concernées, là, devront devoir établir, c'est quelle part des travaux administratifs ou des fonctions de planification et d'exploitation qui sont actuellement assumées par le CRT de Lanaudière relève ou vise des services qui sont essentiellement locaux et internes à une MRC qui, elle-même, est externe au territoire de l'autorité. C'est uniquement dans ces cas-là. Mais, si on parle de la gestion ou de l'administration des lignes d'autobus qui permettent de faire les liaisons entre les MRC ou entre les MRC et le territoire de l'île de Montréal, par exemple, ça, normalement, c'est pris en charge par le Réseau de transport métropolitain. Et, en vertu de 112.1, comme je disais tantôt, il va y avoir une obligation de proposer une entente avec les MRC externes au territoire pour s'assurer qu'il y a un maintien des services, et ça devra se faire dans des conditions équitables.

M. Villeneuve : Mais vous comprenez le point que j'apporte?

M. Daoust : Tout à fait, tout à fait.

M. Villeneuve : Alors, je ne sais pas si vous avez eu des rencontres avec les autorités en question au niveau de la MRC, mais je pense bien que oui, ça a dû être fait. En tout cas, j'imagine bien que oui, il y a eu des représentations

qui ont été faites, ils ont dû vous expliquer un peu le même problème qu'on voit venir, là, qu'il y aura des coûts additionnels à assumer par les MRC.

M. Daoust : Mais on verra...

Mme Ouellet : Si je peux me permettre...

M. Daoust : Mais on verra, bien sûr, leur ampleur. Allez.

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

Mme Ouellet : Si je peux me permettre : en vertu de 112.1, l'autorité aura l'obligation de proposer des services aux MRC, là...

M. Villeneuve : Une offre équitable.

Mme Ouellet : ...une offre équitable aux MRC qui sont à l'extérieur du territoire pour tout ce qui est vers Montréal puis inter-MRC qui touche le territoire, et là l'incertitude qui va être résiduelle pour les MRC qui sont exclues, là, du territoire, c'est : À quel coût, O.K.? Parce que là il y avait une entente au niveau des coûts. Mais là est-ce qu'à ce moment-là, si, effectivement, on regarde à 71, à des contributions particulières des MRC, et qu'il peut y avoir des ententes entre les MRC, est-ce que ces éléments-là ne pourraient pas s'appliquer à ce genre d'offre là? Donc, s'il y avait une entente entre les territoires et pour... Vous comprenez ce que je veux dire?

M. Sauvé (Sylvain) : Plus ou moins.

Mme Ouellet : O.K. Mais on a discuté sur des amendements potentiels, éventuels que vous pourriez déposer en 71 qui permettraient à l'autorité d'avoir des modalités particulières pour certains territoires, avec obligation de consulter ces territoires-là, les couronnes — on est dans les couronnes — et avec une... puis, après ça, donc, à ce moment-là, si la proposition de l'autorité... Parce que, dans ce cas-là, je pense que c'est exactement une illustration de ce qu'on a discuté un peu précédemment, là, et, dans ce cas-là, l'autorité pourrait arriver avec une proposition qui satisfasse l'ensemble des MRC. Mais, si elle n'arrivait pas avec une proposition qui satisfasse l'ensemble des MRC, les MRC pourraient décider d'avoir une entente entre elles, et cette entente-là s'applique?

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

• (11 h 10) •

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. Oui, M. le Président. Ce qu'on a indiqué tantôt, là, lorsqu'on avait suspendu les travaux, la possibilité d'avoir des ententes particulières, ça concerne essentiellement les municipalités qui sont sur le territoire de l'autorité. Donc, ici, on parle de MRC qui sont complètement à l'extérieur du territoire de l'autorité et ces MRC là peuvent très bien conclure entre elles, en toute indépendance vis-à-vis l'autorité ou vis-à-vis le réseau, d'ententes pour partager les coûts entre elles.

Et ce que je n'ai pas ajouté tantôt, c'est que le CRT pourra organiser les services, tant les services interterritoires qui viennent vers Montréal que les services internes à chacune des MRC... reçoit des subventions du ministère des Transports en vertu du programme d'aide à l'exploitation pour ce qu'on appelle les OMIT. Donc, avec la nouvelle gouvernance, les subventions aux OMIT qui servent à subventionner les services qui sont sur le territoire de l'autorité vont être remises à l'autorité. Mais les subventions aux OMIT pour les MRC qui sont externes au territoire de l'autorité vont être remises à chacune des MRC. Donc, il n'y aura pas la subvention que pourrait recevoir le CRT de Lanaudière pour faire la planification et la gestion de l'ensemble des services pour les six MRC, donc il risque d'y avoir un partage des subventions entre ce qui va rester à l'extérieur... si les municipalités décident de demeurer... bien, d'organiser elles-mêmes les services sans entente en vertu de 112.1, donc il va y avoir une organisation de ces services-là par les MRC Joliette, Montcalm, Autray et Matawinie. Donc, il va falloir que l'enveloppe d'aide à l'exploitation qui est versée par le ministère ne s'en aille pas toute au réseau, là, à l'autorité. Donc, une partie de cet argent-là va devoir être redirigé vers ces MRC là pour qu'elles puissent subvenir aux besoins financiers découlant de l'organisation des services sur leur territoire.

Mme Ouellet : On comprend que les subventions vont suivre, mais après ça... Parce que là, dans le fond, on a un... dans ce cas-là, c'est un CRT, là, mais un CRT qui englobe des territoires qui sont dans l'autorité puis des territoires qui sont à l'extérieur de l'autorité. Donc, si 112.1 s'applique et que l'autorité offre aux territoires à l'extérieur de l'autorité les services qui étaient, avant ça, rendus par le CRT, pour que ça soit globalisé puis que... est-ce qu'il pourrait y avoir une entente entre les MRC qui sont à l'intérieur de l'autorité et celles qui sont à l'extérieur de l'autorité pour garder le même financement, comme on a discuté précédemment, lorsqu'on était en micro fermé, que... puis là on discutait pour la Rive-Sud... pour la couronne sud, qu'un service qui fonctionne bien pouvait être maintenu tel qu'il était... Est-ce que cette logique-là s'applique aussi pour un territoire qui est divisé et tout en respectant les mêmes paramètres de financement? Donc, c'est certain que, s'il y a une partie de la subvention qui fonctionnait, bien, à ce moment-là, le CRT absorbe les coûts reliés à cette partie de subvention là, si la subvention ne va pas, là, à l'autorité, là. Tout étant égal par ailleurs, là, est-ce que ce genre de logique là peut s'appliquer également pour les territoires...

Parce qu'on a vraiment une difficulté avec les territoires coupés en deux — il n'y a pas juste dans Lanaudière, on a la même chose dans la couronne sud — et comment la continuité va s'appliquer, des services.

M. Daoust : Je vais prendre un caucus de quelques minutes puis je veux vérifier ça avec les spécialistes.

Le Président (M. Reid) : Oui. On va suspendre les travaux quelques instants?

M. Daoust : S'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 11 h 12)

(Reprise à 11 h 38)

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, considérant les demandes qu'ont faites nos collègues et face à cette problématique-là qui est un peu particulière, je pense qu'il y aurait lieu de préciser justement des modalités plutôt qu'essayer de vivre avec celles qui ont déjà été adoptées.

Alors, je ne pourrai pas le faire aujourd'hui, mais, étant sensible à cette préoccupation-là, qui est une vraie préoccupation, là, je vais vous revenir avec un amendement sur ça pour qu'on voie comment on peut régler ça, mettre ça en arrière de nous. Et, à ce moment-là, ça nous permettra, cet après-midi, à 3 heures, si ça convient à tout le monde, qu'on touche au problème des personnes à mobilité réduite, comment on pourrait... voir s'il y a des préoccupations, s'il y a lieu de faire le tour de ça, pour qu'après ça... Puis on aura une discussion ensemble, entre parlementaires, je présume, où on dira : Bon, moi, je dois aller au Conseil des ministres pour certains amendements, et, au-delà de ça, après ça, bien, on pourra aller rapidement, considérant qu'on aura abattu les grands obstacles ou, tout au moins, les grandes préoccupations de l'ensemble des parlementaires. Alors, je ne sais pas si ça convient à mes collègues.

Le Président (M. Reid) : Oui, ça convient? Vous voulez intervenir?

Mme Ouellet : Tout à fait. Donc, je comprends qu'on va utiliser la plage de cet après-midi, mais pas nécessairement... Moi, j'ai l'impression, en tout cas, c'est ce qu'on discutait, que, de 3 heures à 6 heures, si on parle du transport adapté, on devrait avoir le temps, en tout cas, de faire le tour, je crois. Et donc est-ce que ça sera nécessaire de garder la plage en soirée?

• (11 h 40) •

M. Daoust : Moi, je ne vois aucune nécessité de la plage en soirée, je vous répète. Et peut-être que, de 3 heures à 6 heures, ça va être beaucoup de temps aussi, là, on verra l'ampleur des problèmes puis quelles sont les façons de les régler. En bout de ligne, l'objectif, c'est d'avoir un projet de loi qui est flexible, qui donne la capacité, si vous voulez, aux structures qu'on remplace de bien réaliser son mandat.

Alors, moi, je n'ai pas de grande difficulté avec ça, au contraire. Puis, en soirée... bien, à ce moment-là, il n'y aura pas de nécessité qu'on soit là ce soir.

M. Surprenant : ...qu'il n'y en aura pas en soirée. Je pense qu'on peut facilement s'entendre... qu'on donne une heure, peut-être un petit peu plus, après-midi, pour en jaser. On pourra adopter puis émettre des commentaires, ça devrait être largement suffisant. Donc, on pourrait commencer tout de suite ce soir.

M. Daoust : Et le collègue de la première opposition qui a cette préoccupation-là, je comprends qu'il est disponible vers 3 heures? C'est ce qu'il...

Une voix : ...

M. Daoust : Oui, c'est ça. Alors, à ce moment-là, bien, il sera disponible, puis on...

Le Président (M. Reid) : Écoutez, moi, voici ce que je voudrais vous proposer. C'est que donc nous revenons donc à 3 heures pour une discussion d'ordre général encore une fois. Donc, si j'ai un consentement pour ça... On peut avoir le consentement maintenant?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : On a un consentement. Je ne toucherais pas, à ce stade-ci, avant d'avoir eu quand même le dédouanement par les trois leaders au niveau des horaires de la commission... Mais je pense qu'on saura dès le retour si on ajourne pour la partie de la soirée, qui ne nous paraît, a priori, pas utile. Mais je pense que c'est peut-être une décision qui appartient peut-être plutôt aux trois leaders ensemble.

Alors, nous allons ajourner les travaux, mais avant, si vous avez des commentaires, allons-y.

M. Daoust : Simplement qu'ayant à retourner au Conseil des ministres je pense que les leaders vont comprendre qu'il est difficile d'avancer à cette étape-ci, mais qu'après avoir été au Conseil des ministres, si tout se déroule comme je l'espère, on devrait être capables de procéder très rapidement.

Le Président (M. Reid) : C'est essentiellement pour respecter un peu nos façons de procéder habituelles. Mais je pense qu'on est tous d'accord, les membres de la commission, sur cet aspect-là.

Alors, j'ajourne les travaux jusqu'à cet après-midi à 3 heures.

(Suspension de la séance à 11 h 42)

(Reprise à 15 h 44)

Le Président (M. Reid) : 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 avons procédé à une période d'échange générale, et maintenant nous en sommes toujours par contre à l'article 1 de l'article 4. M. le ministre, vous vouliez prendre la parole, je crois. À vous la parole.

M. Daoust : Oui, M. le Président. Écoutez, je pense que, cet après-midi, il y a une volonté de tous les parlementaires d'avoir une discussion générale sur le transport adapté qui nous permettra, après ça, d'aller au projet de loi comme tel. C'est une discussion qui n'est pas l'étude article par article, mais qui est de s'entendre ou d'avoir une vision commune, dans la mesure du possible, sur le transport adapté. Alors, ce que je proposerais aux autres parlementaires, c'est que nous le fassions sous forme de discussion, mais que ce soit à micro ouvert.

Le Président (M. Reid) : Nous avons un consentement des membres de la commission?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Il y a un consentement. Alors, nous allons procéder. Voulez-vous commencer, M. le ministre?

M. Daoust : Non, bien, en fait, j'aimerais entendre... il y a des propositions qui sont faites à l'intérieur du projet de loi, je suis persuadé que mes collègues ont eu l'occasion d'en prendre connaissance, et ils ont des commentaires, ils ont probablement aussi des précisions à demander. Alors, j'aimerais simplement cueillir les points qui pourraient être soulevés par tous nos collègues de l'opposition.

M. Villeneuve : Oui. D'accord... débiter, si vous me le permettez, M. le Président. Merci.

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

M. Villeneuve : Merci. Juste peut-être faire une dernière mise au point pour la discussion qu'on a eue ce matin. Vous comprendrez que l'intervention que je faisais, et que probablement je continuerai à faire, c'est de s'assurer que, suite au fait que des Moulins et L'Assomption vont maintenant, donc, se joindre à l'autorité — au réseau — et donc délaissier le CRTL, m'assurer et assurer que nos gens, sur notre territoire, les quatre MRC restantes puissent avoir accès à un service de qualité à des prix corrects. Et c'est ces conséquences-là qui, aujourd'hui, m'apparaissent difficilement mesurables, et probablement qu'on... en tout cas, je compte évidemment sur le ministre et sur les autorités qui vont être créées de s'assurer... justement, on parlait d'être équitable tantôt, s'assurer que, justement, on puisse permettre à nos gens de circuler sur le territoire à des coûts corrects et toujours en se basant, finalement, sur les coûts actuels et, pourquoi pas, peut-être plus bas. Donc, c'était l'esprit de mon intervention de ce matin.

Concernant le transport adapté, est-ce que ce serait possible, M. le ministre, qu'on puisse avoir, de la part des gens qui vous accompagnent, d'avoir peut-être, pour m'instruire davantage... Actuellement, au niveau du transport adapté sur l'île de Montréal, dans la CMM, ça fonctionne comment? Est-ce que c'est tout interrelié? Est-ce que quelqu'un qui veut partir d'un point a, point b... même s'il change d'arrondissement ou s'il change même de couronne nord ou couronne sud, comment ça fonctionne? Moi, j'aimerais peut-être, avant de vous amener là où j'aimerais vous amener, que vous me fassiez une tête assez claire par rapport à la situation actuelle et la situation qu'amènera le projet de loi n° 76.

M. Daoust : Bon, simplement, M. le Président, pour bien s'assurer que le député a toutes les réponses qu'il lui faut puis des réponses correctes, je vais demander à un de mes professionnels au ministère de nous éclairer sur ça.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. Donc, M. le Président, présentement, en transport adapté dans la grande région de Montréal, il y a 12 organismes qui rendent du service. Sur le territoire des trois sociétés, les organismes responsables

sont la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Laval et le Réseau de transport de Longueuil. Dans les trois cas, le service est offert sur l'ensemble du territoire et, généralement, les usagers bénéficient d'un transport en porte-à-porte, soit en minibus adapté pour les fauteuils roulants, ou parfois en taxi lorsque les personnes sont capables d'embarquer dans un véhicule et ne sont pas mobilisées, là, en fauteuil roulant électrique, par exemple.

Du côté des territoires des couronnes, des deux couronnes, là on a plusieurs cas de figure. Sur la couronne nord, c'est le CIT Laurentides qui offre des services de transport adapté. Sur le territoire de la MRC des Moulins, c'est la MRC des Moulins qui fait partie du CRTL, mais c'est la MRC elle-même qui organise les services; ça ne se fait pas par le CRTL. Et même chose pour la MRC L'Assomption, ce n'est pas le CRTL qui organise le service, c'est la MRC L'Assomption qui l'organise elle-même.

Sur la rive sud, c'est un peu plus complexe. Sur la rive sud, on a des municipalités qui sont des municipalités mandataires, comme par exemple la ville de Chambly et qui, elle, dessert plusieurs municipalités. Donc, Chambly dessert Chambly, évidemment; Richelieu, Carignan, qui sont aussi dans le même CIT, mais la ville de Chambly dessert également Saint-Mathias, qui est sur le territoire de l'autorité, et aussi quelques autres villes qui ne sont pas sur le territoire de l'autorité, comme Marieville, Rougemont, Saint-Césaire et Sainte-Angèle-de-Monnoir. Et le service est organisé et financé par la ville de Chambly, qui est l'organisme mandataire, mais il y a un organisme délégué qui, lui, organise les services puis donne des contrats de services à des entreprises de taxi ou à des entreprises avec des minibus. Donc, ça, c'est le cas qu'on a à Chambly.

On a un modèle analogue à Châteauguay, à Candiac, à Vaudreuil-Dorion, et on a un modèle un peu différent à la MRC Marguerite-D'Youville, où c'est la MRC elle-même, un peu comme sur la couronne nord, dans L'Assomption puis dans des Moulins, là, la MRC Marguerite-D'Youville organise des services, et on a une régie intermunicipale de transport adapté, le RITA de la Vallée-du-Richelieu, qui fait le même travail pour les municipalités de la vallée du Richelieu.

Donc, on voit qu'en transport adapté on a beaucoup d'organismes puis on a plusieurs modèles d'organisation de gouvernance dans le modèle actuel de gouvernance.

• (15 h 50) •

M. Villeneuve : Donc, ça, c'est actuellement. Que va faire le projet de loi n° 76 en rapport aux municipalités que vous venez de nommer, là, en partant, je vous dirais, de des Moulins, en passant par Laval, Montréal, Longueuil, Chambly? Que va faire le projet de loi n° 76?

M. Sauvé (Sylvain) : O.K. Bien, on va commencer par le plus simple, c'est des trois sociétés de transport. Donc, pour les trois sociétés de transport, les services de transport adapté vont continuer d'être sous la responsabilité... bien, vont être offerts encore par les sociétés de transport, mais dans le cadre d'un contrat. On sait que l'autorité va avoir un contrat de services avec la STM, le RTL et la STL pour les services de transport en commun régulier, mais ça va être la même chose pour le transport adapté. Donc, le transport adapté va être contractualisé. L'autorité va établir des grands objectifs, des normes de services et va donner un contrat à la STM pour continuer à desservir le territoire de l'île de Montréal comme c'était avant. Même chose avec Laval, même chose avec Longueuil.

Du côté de la couronne nord maintenant, le CIT Laurentides va disparaître, il va être remplacé par le RTM. Donc, les personnes qui font le transport adapté au CIT risquent de se retrouver au RTM, là, parce qu'on a un article de loi qui dit que le personnel des CIT et les actifs des CIT, là, sont transférés, là, c'est le comité de transition qui va voir à l'affectation des ressources et du personnel. Donc, le personnel du CIT Laurentides... autant ceux qui font du transport en commun régulier que ceux qui font du transport adapté vont probablement être affectés au Réseau de transport métropolitain pour continuer à s'occuper du transport adapté. Même chose pour la MRC les Moulins puis L'Assomption.

Du côté de la rive sud, du côté de la MRC Marguerite-D'Youville, on devrait avoir un modèle qui va être analogue à ce qu'on retrouve pour la MRC L'Assomption puis la MRC les Moulins. Le RITA, c'est quelque chose qui ressemble beaucoup. Ce n'est pas une MRC, mais c'est une régie intermunicipale, là, donc, ça devrait être calqué sur ce qu'on retrouve avec les autres MRC.

Il reste les villes de Chambly, Châteauguay, Candiac et Vaudreuil-Dorion. Ces villes-là, leurs responsabilités vont désormais être assumées au niveau de l'autorité. Donc, pour organiser le service, pour établir les normes, pour fournir le financement, ça va se faire au niveau de l'autorité. Et le RTM, lui, va jouer le rôle d'intermédiaire entre les transporteurs et l'autorité. Donc, le RTM va se voir confier, à contrat par l'autorité, la desserte du territoire des couronnes. Mais là on voit que le territoire des couronnes, il y a plusieurs petits territoires. Donc, ils vont prendre la succession des organismes qui offrent le service présentement pour offrir le service dans le cadre d'un contrat avec l'autorité. Donc, le RTM devrait se revirer de bord, là, puis donner le contrat à des transporteurs qui desserviraient les municipalités dont on parlait tantôt, là. On prenait le cas de Chambly, là, on a Chambly, Richelieu, Carignan; on a Marieville, Sainte-Angèle-de-Monnoir, Saint-Mathias et... là, je ne voudrais pas en oublier, là, Saint-Césaire et Rougemont. Donc, le contrat que le RTM va avoir à gérer devrait normalement couvrir tous ces territoires-là.

Je dis : Devrait couvrir tous ces territoires-là, parce qu'il y a des municipalités hors territoire. Mais, à l'article 112, on a une obligation de faire une offre de services aux municipalités qui étaient desservies par un organisme qui offrait des services auparavant sur leur territoire. Donc, dans le cas ici, de Sainte-Angèle-de-Monnoir, par exemple, donc le RTM et l'autorité auront l'obligation de proposer à Sainte-Angèle-de-Monnoir de continuer d'être desservis comme ils l'étaient auparavant sous l'autorité de la ville de Chambly. Donc, il va y avoir, si la ville de Sainte-Angèle-de-Monnoir le souhaite, continuité de services.

Sainte-Angèle-de-Monnoir pourrait très bien dire : Non, moi, je ne veux pas avoir affaire avec l'autorité ni avec le réseau. Donc, je recrée un organisme de transport adapté et je demande des subventions directement au ministère, et là un nouvel organisme sera créé, mais en dehors du territoire. Donc, si les municipalités souhaitent la continuité du service,

s'ils considèrent que le service qui existe est bien rendu puis répond aux attentes puis aux besoins de leur clientèle, bien, ça pourra continuer ainsi. Puis, s'ils souhaitent avoir plus d'autonomie puis créer leur propre organisme et le gérer eux-mêmes, ils pourront le faire.

M. Villeneuve : M. le Président, est-ce que c'est possible d'avoir un organigramme de tout ça? Je ne sais pas si c'est déjà le cas, là?

Des voix : ...

M. Villeneuve : Bien, peut-être pas là, là. On ne se mettra pas à la table à dessin maintenant, là.

(Consultation)

M. Villeneuve : Si on pouvait avoir un organigramme, ça nous permettrait de visualiser...

M. Daoust : Bon, en fait, c'est parce qu'on n'a pas d'organigramme, mais on a un tableau qui explique tout ça.

M. Villeneuve : Oui. Je comprends.

M. Daoust : Et on n'a pas de problème à rendre ça public, non?

M. Villeneuve : O.K.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Oui, alors?

M. Daoust : Alors, ce que je propose de faire, c'est que l'outil de travail dont dispose le ministère, ils veulent s'assurer qu'avec les petites modifications qu'on a faites en cours, il est correct, mais on pourrait le déposer. Quand on pourrait le faire?

Une voix : ...

M. Daoust : La prochaine session. C'est demain?

Une voix : ...

M. Daoust : Jeudi? On pourrait vous déposer, à tous les parlementaires, ce document-là. Vous allez avoir beaucoup plus d'informations, en fait, que ce que vous demandez actuellement. Mais, de façon bien transparente, là, c'est le document sur lequel on travaille. Alors, si ça vous convenait...

Le Président (M. Reid) : Si c'est un tableau, ça serait bon d'avoir des copies, parce qu'on n'a pas de photocopieuse pour cette taille-là.

M. Daoust : Oui, la grandeur que ça a, ça ne se copie pas bien.

Mme Ouellet : Vous pourrez l'apporter avec les copies jeudi.

Le Président (M. Reid) : Oui, c'est ça, des copies toutes faites.

Mme Ouellet : ...photocopieuse pour...

M. Daoust : Oui, c'est ça, c'est ce que je propose.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Daoust : C'est ça, ça va nous permettre, en même temps, de nous assurer, là, qu'il n'y a pas de petit changement qui a été fait puis qui devrait être apporté au tableau, pour que vous ayez l'information la plus exacte possible.

M. Villeneuve : M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Villeneuve : Actuellement, avant le projet de loi n° 76, je reviens au présent, quelqu'un qui prend le transport adapté de Chambly, est-ce qu'il peut se rendre à Laval, actuellement, porte à porte? On parlait tantôt, c'était...

Le porte-à-porte, tantôt, ça ne comprenait pas Chambly. Donc, ce que je comprends, c'est que ça ne comprend toujours pas, à l'heure où on se parle, Chambly.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. M. le Président, oui, présentement, c'est possible, pour un usager, de faire un déplacement à l'extérieur de son territoire. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que les municipalités puis les organismes de transport adapté n'ont pas l'obligation légale d'établir des dessertes hors territoire, mais plusieurs le font.

Et l'AMT, en 1998, si je me souviens bien, a permis... bien, a mis en place des modalités pour faciliter l'intégration des services de transport adapté et la mobilité des usagers à l'échelle du territoire. Donc, au tout début, avaient été établis des points de correspondance : il y avait un point de correspondance au terminus Henri-Bourassa, dans le nord de l'île de Montréal, et au centre Lucie-Bruneau. Et, depuis, l'AMT — ça a beaucoup évolué, là — a ajouté 18 points de correspondance qui sont des lieux publics et a conclu une entente avec la chaîne Tim Hortons pour utiliser ses établissements comme points de correspondance. Donc, on a 12 Tim Hortons qui servent de points de correspondance et 18 lieux publics, comme des centres commerciaux ou des terminus d'autobus, qui servent de points de correspondance. Ce que ça signifie, c'est que les usagers de transport adapté peuvent partir de Chambly, par exemple, se rendre au point de correspondance qui est le plus approprié pour le déplacement qui est fait, ils vont débarquer à cet endroit-là, et un autre service de transport adapté va venir chercher la personne et l'amener, en porte-à-porte, à sa destination.

Donc, il n'y a pas de déplacement sans correspondance qui peut se faire entre Chambly et Saint-Jérôme, par exemple. Donc, prendre un minibus de Chambly, l'envoyer à Saint-Jérôme, l'immobiliser pour la journée, à peu près, là, pour faire l'aller-retour, ça serait trop coûteux, puis ça priverait d'autres usagers de la possibilité de faire des déplacements sur le territoire de Chambly. Mais ce que Chambly fait, c'est qu'ils peuvent amener l'usager à un point limitrophe entre deux municipalités ou entre deux organismes, et là l'autre organisme prend le relais pour compléter le déplacement.

M. Villeneuve : Et, au niveau des plages horaires, sans avoir le détail, parce qu'il y a sûrement des plages horaires spécifiques, est-ce que c'est à tous les jours? C'est à tous les mercredis? C'est une fois par semaine, deux fois par semaine? Ça fonctionne comment, à ce niveau-là?

M. Sauvé (Sylvain) : Pour les déplacements hors territoire?

M. Villeneuve : Oui.

M. Sauvé (Sylvain) : Ça, je ne pourrais pas vous dire, ça, je n'ai pas ce niveau de détails là. Mais, sur les plages horaires, ce que je peux vous dire cependant, c'est que là on a un grand nombre d'organismes de transport adapté, on en a 12, je disais tantôt, donc chaque organisme peut avoir ses propres plages horaires. Donc, il y a des organismes comme les sociétés de transport qui ont des plages horaires très étendues, puis il peut y avoir d'autres organismes qui ont des plages horaires pas mal moins étendues.

M. Villeneuve : Parce que présentement, et là je ne sais pas si vous connaissez la situation de des Moulins et de L'Assomption, parce que là ils vont intégrer le réseau, est-ce qu'à ce moment-là au niveau du transport adapté... ils vont avoir accès, j'imagine, à beaucoup plus que ce à quoi ils ont accès présentement avec le projet de loi n° 76. Est-ce que je me trompe?

M. Sauvé (Sylvain) : Mais les usagers vont avoir accès à des déplacements partout sur le territoire des 83 municipalités, mais pas sans correspondance.

M. Villeneuve : Oui, je comprends ça.

• (16 heures) •

M. Sauvé (Sylvain) : Mais, présentement, ces déplacements-là peuvent être possibles, mais il faut que l'organisme accepte de se rendre à un point de correspondance qui souvent est à l'extérieur de son territoire. Il n'y a pas d'obligation légale qui est faite aux organismes de se rendre à l'extérieur de leur territoire. Donc, désormais, le territoire, ça va être les 83 municipalités. La grande autorité organisatrice, c'est l'autorité qu'on est en train de créer par le projet de loi n° 76, et donc la notion de hors territoire n'existera plus vraiment. Donc, l'autorité va permettre aux usagers de se déplacer en tous points sur son territoire, mais il va y avoir des correspondances. Il existe déjà des lieux de correspondance que l'AMT a établis. Peut-être que l'autorité décidera d'en établir de nouveaux ou de les remanier pour s'assurer d'avoir une meilleure couverture au meilleur coût de l'ensemble du territoire.

Donc, à votre question, c'est : Oui, probablement que les usagers de la MRC de L'Assomption ou des Moulins, qui présentement, je ne le sais pas, mais peut-être qu'ils seraient limités, là, donc, dans l'avenir, il n'y aura pas d'empêchement formel de sortir du territoire. Si on prend l'exemple d'une MRC qui avait décidé historiquement qu'elle ne sortait pas du tout de son territoire, la réforme, dans ce cas-là, viendrait décloisonner les territoires, puis ça serait un gain majeur pour les usagers, mais je pense que la plupart des organismes vont un peu à l'extérieur de leur territoire. Ils n'y vont pas autant que les usagers voudraient, mais ils y vont quand même un peu.

M. Villeneuve : Bien, regardez, il y a un projet pilote qui a commencé en 2012 avec les six MRC dans Lanaudière, et le projet pilote a pris fin, là, 31 décembre 2015, si je ne me trompe pas, là, faute de financement. Et c'est un projet pilote qui a connu un franc succès, en termes d'utilisation, et c'était une journée par semaine, si je ne me trompe pas,

là. Ça vous donne une idée, là. Alors qu'on sait que les personnes à mobilité réduite qui utilisent le transport adapté doivent avoir accès évidemment... au niveau des services de santé, au niveau de l'éducation. On a même des cas chez nous où ça pose un problème même au niveau de l'entretien des appareils qu'ils utilisent pour se déplacer, là.

Alors, c'est un peu ça, le sens de ma question. M. le ministre a sûrement reçu une lettre du RUTAL, chez nous — je peux la déposer, ça va me faire plaisir de la déposer ici pour qu'il puisse en prendre connaissance, si jamais ce n'est pas le cas encore — où justement le RUTAL, donc le réseau des usagers de Lanaudière, le transport adapté de Lanaudière, demande justement que ce projet pilote là soit reconduit de façon officielle et permanente pour justement s'assurer que les gens sur notre territoire... Parce que, vous savez, on a un territoire, chez nous, je l'ai dit ce matin, rural, semi-urbain et urbain. Un vaste territoire. Et là je vois maintenant, selon les explications que je viens de recevoir de monsieur dont j'oublie le nom — désolé — je viens de comprendre que, dans le fond, des Moulins ainsi que L'Assomption, ça va être... même si, dans le fond, il y avait une volonté... puis je suis certain que ce n'est pas le cas, là, mais, s'il y avait une volonté de ne pas permettre justement l'interconnectivité avec l'ensemble du grand réseau, il devra y avoir interconnexion entre le grand réseau. Ce qui est, remarquez, extraordinaire parce que...

M. Daoust : Ils n'auront pas le choix, là.

M. Villeneuve : Bien, voilà, c'est ça. Je ne l'ai pas saisi de façon, comme le ministre vient de le dire, là, aussi claire qu'«ils n'auront pas le choix», là, mais je comprends qu'ils vont être incités drôlement à justement permettre ce genre de transport là sur l'ensemble du territoire.

M. Daoust : En fait, je pense, c'est l'esprit de la loi aussi. C'est de faire en sorte que... justement on a beaucoup de petites juridictions qui ont chacune leurs petites règles, puis d'essayer de rendre ça beaucoup plus uniforme, mais en même temps de couvrir le grand territoire.

Moi, un des points que vous avez soulevés tantôt, M. le député, puis qui me... Moi, ma mère est en chaise roulante, une grande partie de sa vie, alors disons que j'ai une assez grande sympathie pour ça. Et, vous savez, à cette époque-là, on leur apprenait à vivre avec leur handicap. Aujourd'hui, on leur apprend à vivre normalement le plus possible.

Alors, l'idée de se déplacer pour aller faire réparer ta chaise électrique, ce n'est pas un gros loisir, ça, entre vous et moi. Et, si on veut qu'ils aient une vie la plus normale possible, il faut aussi qu'ils puissent se déplacer pour des loisirs, comme le reste de la société. Il faut essayer de rapprocher les personnes à mobilité réduite le plus possible d'une vie normale. On ne leur remplacera pas leurs jambes, mais il faut faire en sorte qu'ils puissent se déplacer.

Et je comprends, puis je pense que vous souscrivez aussi, que, s'il y a un transfert, ce n'est pas mauvais que la personne puisse... que le véhicule qui a servi à la rendre jusqu'au point a puisse retourner pour desservir aussi le reste de la clientèle. Mais, en soi, là, moi, j'accueille beaucoup... et je ne savais pas ça, mais que, sur les 83 municipalités, tu puisses te déplacer à partir d'un transfert, je trouve ça assez remarquable, effectivement.

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

M. Villeneuve : Juste avant de céder la parole, si vous permettez, à ma collègue, M. le Président, je vais quand même vous déposer la lettre, M. le ministre. C'est un projet pilote qui a été drôlement bien accueilli chez nous, et vous comprendrez à sa lecture que, suite aux CRE qui ont été abolies et suite à la subvention du MTQ qui n'est pas reconduite... fait en sorte que le projet pilote a cessé, et donc les gens se retrouvent dans une situation où l'interconnectivité entre les différentes MRC n'est plus là. Alors, c'est vraiment un problème majeur, pour les raisons que vous trouverez dans le document. Alors, M. le Président, je vais déposer à...

Document déposé

M. Daoust : Vous le déposez à tous les parlementaires, M. le député?

M. Villeneuve : Voilà. Bien, écoutez...

M. Daoust : ...

M. Villeneuve : Oui, allez-y.

M. Daoust : On m'informe qu'on a effectivement reçu cette demande-là qu'on est en train de regarder, et on a d'autres organismes aussi un peu similaires qui ont fait des demandes parce qu'ils sont préoccupés dans le cadre de cette loi-là. Mais je vous répète : Moi, ça me touche beaucoup, peut-être plus directement.

Le Président (M. Reid) : On va faire une photocopie, on va la distribuer à tout le monde. Est-ce qu'il y d'autres... Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Juste bien comprendre. Vous avez parlé, au début, quand on a eu le portrait, 12 organismes de transport adapté plus le STM, le STL, le RTL. Donc, les 12 organismes, il y en a combien sur la couronne nord puis combien sur la couronne sud?

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, c'est 12 organismes au total, incluant les trois sociétés de transport. Donc, sur la couronne nord, on a le CIT Laurentides, la MRC des Moulins et la MRC de L'Assomption qui organisent des services. Et, sur la Rive-Sud, nous avons la MRC Marguerite-D'Youville, le RITA de la Vallée-du-Richelieu, la ville de Chambly, la ville de Châteauguay, la ville de Candiac et la ville de Vaudreuil-Dorion.

Mme Ouellet : C'est ça, six. Donc, six sur la couronne sud, trois sur la couronne nord, plus Montréal, Laval, Longueuil.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Mme Ouellet : Est-ce que je comprends bien qu'avec le projet de loi n° 76, où on va intégrer... Dans le fond, le réseau va devoir prendre en charge tous les contrats qui sont là. Donc, en principe, les services vont minimalement être maintenus à ce qu'ils sont déjà. Est-ce qu'il pourrait y avoir une baisse de services?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Non, je ne vois pas comment. Il va y avoir continuité des services. Bien, l'autorité et le réseau vont succéder aux droits et aux obligations des organismes qui sont en place, donc les transporteurs privés ont déjà des contrats avec les organismes en place, donc ces contrats-là ne seront pas réduits sur le plan de l'offre de services.

Et, dans l'avenir, l'autorité et le réseau pour la desserte, là, des deux couronnes vont devoir regarder comment on peut optimiser le service, comment on peut faciliter les déplacements entre les territoires qui maintenant n'en feront plus qu'un, hein? On n'aura pas 12 territoires, là, on va avoir un territoire, celui de l'autorité. Donc, dans l'avenir, il est possible qu'il y ait des changements, mais ce serait étonnant que ça soit à la baisse puisqu'on va avoir décloisonné les territoires.

Mme Ouellet : O.K. Donc, pas de diminution de services, c'est ce que je comprends. Donc, ça va être la continuité des services. Parce qu'on dit qu'il n'y avait pas diminution, mais, après ça, on dit : Ça serait surprenant. Ça fait qu'en principe ce n'est pas de diminution de services, ça serait une amélioration des services, mais c'est un minimum, c'est le maintien des services actuels, là?

M. Sauvé (Sylvain) : Mais il y a des choix qui devront être faits par l'autorité, là, des grands choix stratégiques sur l'évolution de l'offre de services, autant en transport en commun qu'en transport adapté. Donc, il est difficile pour moi de dire que jamais, dans les prochaines années, dans les 10 prochaines années, il n'y aura de changement à la baisse nulle part, mais ça serait très, très étonnant, là.

Mme Ouellet : Mais, dans la transition, là, juste comprendre que, dans la transition, c'est la continuité des contrats qui vont être là.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Mme Ouellet : Ça fait que, dans la transition, il n'y a pas de diminution.

M. Daoust : Oui, c'est ça, c'est ça. Non.

Mme Ouellet : Et est-ce qu'on peut penser que... Parce que là, actuellement, les décisions concernant le transport adapté relèvent beaucoup des municipalités, si je comprends bien?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

• (16 h 10) •

Mme Ouellet : Est-ce qu'on peut penser, à ce moment-là, que la logique... qu'on a commencé à réfléchir pour les autobus? Parce que là le portrait qu'on a du transport adapté, c'est un peu le même portrait que pour les autobus, là, sauf que l'organisation n'est pas nécessairement organisée par CIT, là, c'est ce que je comprends. C'est un découpage de territoires différent, mais Montréal s'occupe de Montréal, Longueuil s'occupe de Longueuil, Laval s'occupe de Laval. Est-ce qu'on pourrait penser que d'éventuelles entités... que la couronne sud pourrait décider pour la couronne sud, comme elle pourrait décider pour le transport par autobus, elle pourrait décider aussi pour le transport adapté dans le réseau?

M. Sauvé (Sylvain) : Je pense que ça va de soi sur... On a parlé, ce matin, de manière informelle, de comités pour les services par autobus, ça peut également inclure les services pour les personnes handicapées qui utilisent le transport adapté.

Mme Ouellet : O.K. C'est ce que je voulais vérifier, parce que je ne connaissais pas bien l'organisation du transport adapté. Mais je pense qu'à ce moment-là on va maintenir, en tout cas, une certaine proximité entre les municipalités et le transport adapté. Puis je pense que cette proximité-là est aussi nécessaire pour le transport adapté que pour le transport par autobus.

M. Daoust : Mêmes comités que ceux sur lesquels on s'est entendus ce matin. La bonne nouvelle, en fait, que j'apprends, puis on en apprend, c'est que, d'abord, le décloisonnement va rendre beaucoup plus fluides toutes ces... et les distances vont être très différentes, et que la logique qui prévaut à l'effet qu'on... pas on les responsabilise, puis — traduisez-le-moi — «empowerment»...

Mme Ouellet : C'est l'imputabilité.

M. Daoust : ...l'imputabilité. Alors, on rend beaucoup plus imputables la couronne nord puis la couronne sud. Je ne vois pas pourquoi le déplacement des personnes non handicapées ou qui n'ont pas de mobilité réduite serait régi d'une façon différente de celles qui ont une mobilité réduite. Alors, on s'entend sur ça.

M. Villeneuve : Alors, M. le Président, oui, il restera à s'entendre pour les quatre MRC restantes, où, finalement, cette intercollectivité-là n'est plus là.

M. Daoust : Mais ce qu'on a dit ce matin, c'est qu'on était pour vous arriver avec une proposition sur ça. Il y a des choses qu'on pourrait...

M. Villeneuve : ...M. le ministre. Ce matin, c'était sur le transport par ligne d'autobus, mais là on est sur le transport adapté, là.

M. Daoust : Oui, oui, c'est ça.

M. Villeneuve : Ce matin, on n'a pas abordé le transport adapté, à ma connaissance, tout simplement...

M. Daoust : O.K. Bien, on va regarder. Je vais revenir avec ça.

M. Villeneuve : Tout à fait. Parfait.

M. Daoust : En fait, M. le Président, ce qu'on pourrait faire, à partir des conversations qu'on a eues là puis par souci d'efficacité, je proposerais peut-être que les amendements — parce qu'on en a eu plusieurs qui ont été discutés puis avec lesquels on doit revenir — pourraient vous être déposés en liasse. Et vous pourriez les regarder, puis à ce moment-là, bien, on pourrait discuter de tout ça, le temps que moi, je fasse mes démarches pour être capable d'aller au Conseil des ministres faire un amendement plus fondamental, qui est celui sur la composition du conseil.

Alors, je proposerais, par souci d'efficacité, qu'on aille comme ça, parce qu'on a tous bien hâte que ce soit terminé, de façon efficace. Est-ce que ça convient, ça, M. le Président, à mes collègues?

Le Président (M. Reid) : Bien, je pense que le non-verbal est assez clair, là. Alors, bien, ce que vous allez faire, à un certain... comme à la prochaine réunion, peut-être, ou prochaine séance?

M. Daoust : C'est jeudi, la prochaine réunion. Alors on devrait être en mesure, à ce moment-là, d'arriver avec les amendements. Puis on va essayer de faire en sorte, là, que tout ça, ce soit clair. Il y a le document aussi qu'on doit vous déposer qui va vous aider. Puis, vous allez voir, vous avez de la belle information dans tout ça.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions dans cette discussion générale? Ça va?

Mme Ouellet : Il va peut-être rester, puis je sais que ce n'est pas directement dans le projet de loi, mais il y a quand même une partie sur le financement, là, pour le transport adapté. Donc, il va rester cet enjeu-là, où il y a une préoccupation qui a été exprimée à travers différents forums, là, que ce soit points de presse, que ce soit avec le vieillissement de la population, puis un financement qui n'est pas ni indexé au coût de la vie ni augmenté en fonction de la croissance... en fonction du vieillissement.

Donc, vous connaissez la préoccupation, là. Ça fait que je pense qu'il faudra juste que ça fasse partie, là, de la réflexion, là. Mais je sais que le volet financement n'est pas directement dans... Comment, d'ailleurs, vous allez procéder pour le volet financement? Ce n'est pas dans le projet de loi, mais, sur le financement du transport collectif, ça va être abordé quand, ça?

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

M. Sauvé (Sylvain) : Ça, ce sont les articles 71, 78, 79, 80, 81, qui traitent de la politique de financement et des sources de financement. À 77 — on l'a déjà adopté, je crois — on identifie l'ensemble des sources de financement. Et ça, c'est des sources de financement qui servent à financer évidemment le transport collectif, mais également le transport adapté.

Mme Ouellet : Actuellement, il est financé comment, le transport adapté?

M. Sauvé (Sylvain) : Le transport adapté est financé principalement par des subventions gouvernementales. Il y a un programme de soutien au transport adapté qui finance une forte proportion des dépenses, il y a des contributions

municipales et il y a les recettes tarifaires des usagers. Mais il y a une exigence qui est faite aux organismes d'exiger des usagers un tarif qui est équivalent à ce qu'on retrouve en transport en commun.

Donc, c'est relativement simple : lorsqu'il existe un service de transport en commun comme à la STM, c'est exactement les mêmes titres tarifaires qui sont exigés, autant pour le transport adapté que pour le transport par autobus ou par métro; et, lorsqu'il n'y a pas de service de transport en commun dans des municipalités en dehors de la grande région de Montréal — parfois il n'y a aucun service de transport en commun — bien, nous, on cherche à avoir un équivalent pour le transport adapté à ce qu'on aurait pour le transport en commun.

Mme Ouellet : Et c'est ce que nous présentaient les groupes, c'est de dire que, dans le fond, la proportion de la contribution municipale, depuis plusieurs années, augmente, étant donné que l'ensemble du budget augmente et que la contribution du gouvernement du Québec, elle est maintenue toujours au même niveau. Donc, en proportion, elle diminue. C'est-ce exact?

M. Sauvé (Sylvain) : Je n'ai pas les chiffres avec moi, mais fort probablement que c'est la situation.

Une voix : ... dans la lettre, vous allez trouver quelques chiffres. Je vous laisse le soin de la regarder.

Le Président (M. Reid) : Normalement, puisque, bon, donc, nous terminons cette période pour laquelle nous avons eu un consentement de faire une discussion générale sur le transport adapté, normalement nous sommes à l'étude article par article. Il y a quelqu'un, je pense, qui voulait proposer une motion en vertu de l'article 165. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. On peut proposer, donc, une motion d'ajournement, en vertu de l'article 165, pour permettre justement la préparation de l'ensemble des amendements et de pouvoir revenir jeudi avec l'ensemble des informations, là, en main.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a un consentement pour cette motion? Est-ce qu'elle est adoptée? Parce que c'est une adoption.

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : La motion est adoptée.
Alors, je lève la séance... En fait, j'ajourne.

(Fin de la séance à 16 h 17)