



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 7 avril 2016 — Vol. 44 N° 59

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal (11)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 7 avril 2016 — Vol. 44 N° 59

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust
Mme Martine Ouellet
M. Claude Surprenant

- * M. Sylvain Sauvé, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * Mme Nathalie Bacon, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 7 avril 2016 — Vol. 44 N° 59

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation
et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (11)**

(Onze heures vingt et une minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de 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 : Mme Vallières (Richmond) sera remplacée par M. Auger (Champlain).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, hier, lors de la suspension, les discussions portaient sur l'article 15 proposé à l'article 4, qui édicte la Loi sur le réseau de transport métropolitain. La parole était à la députée de Vachon. Est-ce que vous avez d'autres commentaires, Mme la députée?

Mme Ouellet : Nous y reviendrons lorsque nous réouvrons l'article 3.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : Nous y reviendrons lorsque nous réouvrons l'article 3 sur l'autorité.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 15? Est-ce que l'article 15 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, M. le ministre, nous en sommes à l'article 16. À vous la parole.

M. Daoust : «16. Le réseau peut, avec l'autorisation de l'Autorité régionale de transport métropolitain, notamment :
«1° conclure avec des entreprises ferroviaires des contrats visant la fourniture de services liés à l'exploitation d'une telle entreprise assujettie à la compétence du Parlement du Canada ou présenter à l'autorité fédérale une demande afin de se faire délivrer un certificat d'aptitude aux fins de construire ou d'exploiter un chemin de fer au sens de la Loi sur les transports au Canada — qui est la loi du Canada, 1996, au chapitre 10;

«2° acquérir, louer ou aliéner tout bien pour l'établissement, l'exploitation ou le développement de son réseau de trains de banlieue.»

En fait, le paragraphe 1° de l'article de la loi confère au réseau la marge de manoeuvre nécessaire pour opérer son entreprise ferroviaire dans un contexte où il évolue avec des entreprises ferroviaires généralement de compétence fédérale incluant des exigences de la réglementation fédérale en certains cas. À cet effet, le réseau peut conclure des ententes avec ces entreprises, le tout sujet à l'approbation de l'autorité.

Le paragraphe 2° de l'article prévoit que toute acquisition locale ou aliénation d'un bien envisagé par le réseau doit être autorisée par l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 16? L'article 16 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 17.

M. Daoust : «17. Le Réseau peut offrir des services spécialisés dont, notamment, [les] services :
«1° adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite;
«2° adaptés aux besoins des élèves de niveaux primaire et secondaire;
«3° [permettre] à une personne de noliser un autobus ou un minibus;
«4° permettant à une personne d'effectuer des randonnées touristiques.
«Le réseau doit, conformément à une entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, fournir les services visés au paragraphe 1° du premier alinéa lorsqu'il s'agit de personnes

handicapées dont le lieu de résidence est situé ailleurs que dans le territoire de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil ou de la Société de transport de Montréal. À cet effet, le réseau peut assurer la mobilité des personnes hors de son territoire, ainsi que dans celui de ces sociétés.»

Le premier alinéa de l'article 17 de la loi édicte une compétence du réseau en matière de services spécialisés visant le transport adapté, transport scolaire, transport nolisé d'autobus ou de minibus et des randonnées touristiques.

Et le deuxième alinéa de l'article crée l'obligation au réseau, dans la mesure d'une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, de fournir des services de transport adapté lorsqu'il s'agit de personnes handicapées dans le respect de la compétence des trois sociétés de transport. Ces dispositions sont semblables à celles que l'on retrouve dans la loi constitutive des sociétés de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 17? Article 17, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Oui, intervention, M. le ministre... M. le Président, pardon. Alors, j'aurais un amendement à proposer, en fait, là, pour permettre au ministre, là, d'assurer son autorité au niveau du transport des handicapés en particulier. Et l'amendement se lirait comme suit, alors, d'abord :

Modifier l'article 17 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, édicté par l'article 4 du projet de loi, en ajoutant le troisième alinéa suivant :

«Conformément à l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, RLRQ c E-20.1, le ministre des Transports s'assure du respect de l'exécution du plan de développement proposé par le réseau et peut demander que ce plan soit modifié.»

Alors, j'invite le ministre tout d'abord peut-être à prendre connaissance de l'article 67 de cette loi-là pour qu'on puisse en discuter peut-être par la suite.

Le Président (M. Reid) : Bien. M. le ministre, vous voulez prendre quelques instants ou... Oui, M. le ministre?

M. Daoust : Ce que je comprends, M. le Président, c'est qu'il avait été prévu par le ministère de procéder à ce type d'amendement là mais à un autre endroit. Alors, est-ce que...

M. Surprenant : Peut-être juste nous indiquer à quel endroit pour qu'on puisse...

M. Daoust : Oui, d'accord.

M. Surprenant : Parfait. C'est un amendement de concordance à 47.1... Je ne sais pas si vous le voyez vous aussi?

M. Daoust : Ce que j'ai ici, moi, c'est l'article 56.1.

Une voix : ...

M. Daoust : Oui, du projet de loi.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : On a de la misère à se situer dans le projet de loi, là.

M. Surprenant : C'est à la fin, c'est dans les concordances, à la fin.

M. Sauvé (Sylvain) : Modifications...

Le Président (M. Reid) : Après 56, vers la fin, page 35?

M. Surprenant : Oui, mais pas de l'article 4, de la suite, à la fin.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, c'est dans la section V, je crois.

M. Surprenant : Oui.

(Consultation)

M. Surprenant : Dans les dispositions modificatives.

Le Président (M. Reid) : Autrement dit, c'est inséré à cet endroit-là, dans le texte, après 56. Ça n'a pas nécessairement rapport avec le 56 qui existe, là... O.K. Parce que 56, c'est une abrogation, je pense. O.K., bon, on se retrouve, ça marche. O.K., c'est beau.

Alors, tout le monde a compris? C'est peut-être moi qui est le dernier à comprendre, là.

M. Surprenant : ...par contre, à rajouter, là. En fait, je comprends qu'on... votre intention est maintenant à l'article 56. Par contre, en le plaçant dans la loi, là, de la RTM, bien, ça s'assure, là, de l'application au niveau du RTM, là. Alors, ça rappelle que ça doit être appliqué, alors que... La concordance, c'est une chose, mais, dans ce cas-ci, ça le rappelle, qu'il doit être appliqué. Et on prévoyait, nous autres aussi, évidemment, la concordance, mais, dans ce cas-ci, c'est que ça le rappelle.

• (11 h 30) •

M. Daoust : On pourrait peut-être faire appel, M. le Président, à mes collègues du ministère, qui peuvent peut-être donner une explication pourquoi il a été placé de cette façon-là. Madame?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Alors, le choix est l'approche de le mettre dans la loi particulière qui concerne le transport adapté, qui est la E-20.1, donc de reproduire un article similaire à l'article 67 à cet article-là de la loi, la E-20.1, donc de faire un 67.1 spécifique pour le réseau. Alors, c'est le choix, c'est l'approche qui a été retenue.

M. Daoust : Ça fait que je pense, M. le Président, en bout de ligne, qu'on arrive au même résultat. Je ne pense pas que c'est important.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le député de Groulx, est-ce que vous retirez votre dépôt d'amendement?

M. Surprenant : Très bien. Je retire l'amendement, effectivement. Oui.

Le Président (M. Reid) : Puis on va revenir là-dessus quand on sera rendus là?

M. Surprenant : On y reviendra, on aura des choses à ajouter.

Le Président (M. Reid) : Excellent. Merci. Alors, M. le ministre, nous en sommes à l'article 17.

M. Daoust : Qui a déjà été lu, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on l'a adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Nous étions sur l'article 17. Oui. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 17? L'article 17 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 18.

M. Daoust : Oui. À 18, il y aura un amendement. Mais je vais d'abord en faire la lecture, M. le Président. Alors :

«18. Le réseau doit adopter un plan stratégique organisationnel qui comporte :

«1° une description de sa mission;

«2° le contexte dans lequel le réseau évolue et les principaux enjeux auxquels il fait face;

«3° les orientations stratégiques, les objectifs et les axes d'intervention retenus;

«4° les résultats visés au terme de la période couverte par le plan; et,

«5° les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

«Le réseau transmet à la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, son plan stratégique ainsi que toute modification de celui-ci dans les 30 jours de leur adoption.»

Le commentaire simplement sur ça, c'est que les dispositions de l'article 18 de la loi créent l'obligation pour le réseau d'adopter un plan stratégique organisationnel, prévoit également le contenu minimal de ce plan en s'inspirant de celui habituellement prévu pour les administrations publiques. Ces dispositions sont différentes de celles qu'on retrouve à l'actuel article 130 de la Loi des sociétés de transport en commun, où la responsabilité de la planification du développement du transport en commun est présente. Dans le contexte de la séparation de la fonction de planification et celle d'exploitation, les articles 84 et 85 du projet de loi apportent des modifications de concordance en conséquence pour les trois sociétés de transport, soient la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval.

Maintenant, je dépose l'amendement suivant :

Ajouter, à la fin de l'article 18 édicté par l'article 4 du projet de loi, la phrase suivante :

«Le réseau rend public ce plan avec toute modification à celui-ci sur son site Internet.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des commentaires sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons étudier maintenant l'article 18 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, tout comme nous avons fait pour d'autres articles, étant donné que le plan stratégique organisationnel, c'est quand même un plan important — et là on parle du réseau, donc, qui concerne, là, pour tout ce qui est le transport par autobus et pour le transport adapté, plus particulièrement la couronne sud et la couronne nord — étant donné que Montréal, Longueuil et Laval ont leur propre société, nous voudrions faire un amendement pour que, lorsque la Communauté métropolitaine de Montréal adopte le plan stratégique, ça se fasse aux deux tiers.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez déposer un amendement?

Mme Ouellet : On est en train de le préparer.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, comme ça va prendre un peu de temps, nous allons prendre quelques instants. Nous allons suspendre pour quelques instants les travaux.

(Suspension de la séance à 11 h 34)

(Reprise à 11 h 40)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous avons un amendement qui a été déposé par Mme la députée de Vachon. Est-ce que vous voulez compléter votre présentation?

Mme Ouellet : Bien oui. En fait, c'est pour un peu en concordance avec l'article 24, que nous avons déjà adopté, là, ici, hier, où la composition du réseau, en termes de membres indépendants et de membres élus, elle est fixée par la Communauté métropolitaine de Montréal, et cette décision-là est prise à la majorité des deux tiers des voix exprimées. Donc, je pense que, pour les décisions concernant le réseau — étant donné, là, l'impact particulièrement sur les couronnes nord et les couronnes sud pour le volet autobus et étant donné que l'île de Montréal possède la moitié des voix, là, à la CMM, puis que ça ne concerne pas seulement que Montréal — il est donc important que ce soit exprimé, là, aux deux tiers des voix. Donc, c'est un amendement que nous faisons qui est tout à fait en continuité, là, avec ce que nous avons déjà adopté ici, juste hier.

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

M. Daoust : Je demanderais à M. Sauvé de donner peut-être une explication, parce que je ne suis pas persuadé qu'on a la même définition de ce que le plan stratégique doit contenir.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, peut-être une nuance importante entre le plan stratégique de l'autorité et le plan stratégique organisationnel des exploitants, c'est que, dans le plan stratégique organisationnel, il n'est pas question de faire des choix de transport ou de planifier les services de transport. C'est vraiment un plan stratégique organisationnel sur l'organisation elle-même, sa gouvernance, par exemple la gestion des risques, le développement des ressources humaines. Il ne s'agit pas d'éléments qui concernent la desserte en transport dans ce plan-là.

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

Mme Ouellet : Est-ce que je comprends donc que, comme c'est seulement pour de la gestion, vous le jugez moins utile, mais, lorsque ça servira — parce qu'on a des articles qui s'en viennent tantôt sur le programme des immobilisations qui sont vraiment des actions, des décisions concrètes de transport et de choix de transport — que, là, vous le jugeriez plus utile?

M. Daoust : Écoutez, d'abord, moi, j'ai siégé sur une trentaine de conseils d'administration, et les décisions se prennent toujours à majorité simple. Là, on a fait une exception dans un cas par préoccupation, bien sûr, pour les couronnes. Mais, en même temps, il va falloir qu'on revienne aussi à une pratique normale d'un conseil d'administration où, je vous le dis, je n'ai jamais vu des majorités de deux tiers, là, sur des conseils d'administration, et sur de très grandes décisions — des décisions d'acquisition, des décisions de fusion entre entreprises — et ça se fait à majorité simple.

Alors, pour moi, là, tout ce qui nous contraint de cette façon-là enlève une latitude. La CMM pourra, si elle le veut, le juge à propos, avec ses représentants, se doter de mécanismes de fonctionnement qui sont comme ceux-là. Mais je trouve qu'on sclérose beaucoup la machine en allant en porte-à-faux avec ce qui se fait normalement par un conseil d'administration. C'est tout.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, concernant le conseil d'administration du réseau, là, c'est la majorité simple. Ça, on ne change pas la décision du conseil d'administration du réseau. C'est vraiment concernant la CMM étant donné qu'on se retrouve dans une structure où la CMM, par sa composition, a une prépondérance des élus de Montréal et que le réseau ne gère pas la STM et ne gère pas, dans le fond, le transport pour l'île de Montréal, ni pour l'île de Laval, ni pour l'île de Longueuil, le transport en commun par autobus et le transport adapté, mais le gère pour les couronnes.

Donc, je comprends que ce n'est pas habituel, mais c'est parce qu'on a rentré dans une structure des choses qui auraient pu être indépendantes, et c'est pour ça que nous trouvons important que, du côté de la CMM, les décisions concernant le réseau — tout comme nous l'avons décidé pour la composition, là, du conseil d'administration, pour la place des indépendants et des élus — que ça se fasse aux deux tiers, étant donné...

Si le réseau avait à gérer aussi la STM, le RTL et la STM, la réflexion serait différente, mais ce n'est pas le cas parce que ces sociétés-là sont indépendantes et prennent, à ce moment-là, leurs propres décisions. Donc, comme le réseau gère, oui, le train de banlieue et qu'il touche l'ensemble du territoire, mais, plus spécifiquement, gère les autobus et le transport adapté pour la couronne sud et pour la couronne nord, donc, nous demandons donc que ce soient, là, des décisions qui soient prises aux deux tiers.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? Cet amendement est-il adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

Des voix : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Donc, l'amendement est rejeté. Nous continuons l'étude du projet... de l'article, pardon, 18, qui a été déjà amendé par un premier amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet article tel qu'amendé? Cet article 18 est-il adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 19.

M. Daoust : «19. Le réseau produit, chaque année, un programme des immobilisations, pour les 10 prochaines années, en conformité avec son plan stratégique et le plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 19 de cette loi introduit l'obligation de produire un plan des immobilisations du transport collectif pour les 10 prochaines années en conformité avec son plan stratégique et le plan stratégique de développement de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Ces dispositions s'inspirent de ce qu'on retrouve dans la loi constitutive de l'actuelle Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Alors, est-ce que j'ai des interventions sur l'article 19? L'article 19 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 20.

M. Daoust : «20. Le programme est divisé en phases annuelles et détaille, pour chacune de ces phases, l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisation que le Réseau prévoit engager ou effectuer. Le cas échéant, il fait également état, pour chacun des objets, de toute aide financière accordée par le gouvernement ou par d'autres contributeurs.

«Le programme mentionne aussi les dépenses en immobilisation qui devront être effectuées au-delà de la période qu'il vise, si ces dépenses résultent d'engagements pris pendant cette période.

«Le programme contient un plan de maintien des actifs qui comporte les interventions visant à favoriser la pérennité de ces actifs et le niveau des investissements nécessaires pour y parvenir.»

L'article 20 précise le contenu obligatoire du programme des immobilisations du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 20? L'article 20 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 21.

M. Daoust : «21. Le réseau transmet à la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, son programme des immobilisations au plus tard le 31 octobre précédant le début du premier exercice [qui] vise le programme. La communauté approuve ce programme après consultation de l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

En fait, l'article 21 de la loi confère à la Communauté métropolitaine de Montréal le pouvoir d'approuver le programme des immobilisations du réseau.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 21? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, dans le même esprit, là, lorsqu'on approuve les immobilisations, et, dans bien des cas, ce sera des immobilisations pour le transport par autobus, et, comme ça concerne exclusivement les couronnes nord et les couronnes sud, bien, il est important que, du côté de la CMM, la décision reflète cette réalité-là. Donc, c'est important que ce soit aux deux tiers des voix exprimées, parce que l'île de Montréal détient la moitié des voix. Et la question du transport par autobus, elle ne concerne d'aucune espèce de façon l'île de Montréal. Donc, il faut absolument, à ce moment-là, que les décisions se prennent, là, aux deux tiers des voix exprimées. Donc, nous allons déposer, là, un amendement qui vient d'être envoyé, là, à la secrétaire de la commission.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, nous allons prendre quelques instants pour imprimer et distribuer l'amendement.

(Suspension de la séance à 11 h 49)

(Reprise à 11 h 55)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Vachon, vous avez un amendement que vous avez distribué. Est-ce que vous voulez compléter votre présentation?

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, c'est un amendement qui vise à ce que les décisions concernant le programme d'immobilisations soient prises aux deux tiers des voix de la CMM pour respecter un équilibre, puisque les décisions vont principalement concerner, pour la question du transport par autobus... en fait, pas principalement, exclusivement concerner la couronne nord et la couronne sud, et donc pour être sûr de retrouver le même équilibre à l'intérieur... ou près, le même... un équilibre proche, à l'intérieur de la CMM, que celui lié aux décisions.

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

M. Daoust : Je réitère ce que je disais tantôt, ce n'est pas la pratique des conseils d'administration. Puis j'ajouterais qu'à contrario, dans ce modèle-là, c'est qu'ici la CMM, avec 50 % de représentation, que je conviens, du côté de Montréal, à défaut d'avoir le pouvoir de l'approuver, aura toujours le pouvoir de le refuser. Quand tu contrôles la moitié, si ça te prend les deux tiers, tu vas dire : Non, je ne le prends pas. Alors, il va falloir qu'il y ait une harmonie, il va falloir qu'ils se trouvent une règle de gouvernance entre eux. Puis je pense que ce n'est pas à nous de l'imposer, tout simplement. C'est tout.

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

Une voix : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Il est refusé. Alors, nous allons poursuivre l'étude de l'article — c'est l'article 21, hein, je crois? — l'article 21. Est-ce qu'à l'article 21 il y a d'autres interventions? L'article 21 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 22. M. le ministre.

M. Daoust : «22. Le réseau peut modifier son programme des immobilisations. Toute modification est transmise à la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, dans les 30 jours de son adoption. La communauté approuve la modification après consultation de l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

En fait, l'article 22 de la loi confère au réseau le pouvoir de modifier son programme des immobilisations dans la mesure où il transmet sa modification pour approbation à la Communauté métropolitaine de Montréal. Celui-ci doit consulter l'Autorité régionale de transport métropolitain avant toute approbation du programme des immobilisations.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 22? L'article 22 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 23.

M. Daoust : Oui. À l'article 23, on aura l'amendement célèbre relatif à Internet, j'y reviendrai après. Alors : «23. Une fois approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal, le réseau transmet au ministre et à l'Autorité régionale de transport métropolitain son programme des immobilisations ou, le cas échéant, ses modifications.

Le ministre doit présenter au Conseil du trésor toute modification ayant un impact sur la planification des investissements publics en infrastructures.»

En fait, la disposition de la loi prévoit que le programme des immobilisations du réseau doit être transmis au ministre des Transports une fois approuvé. De plus, il introduit l'obligation, pour le ministre, de présenter au président du Conseil du trésor toute modification ayant un impact sur le Plan québécois des infrastructures, qui est mieux connu sous le nom du PQI.

Et l'amendement que nous y apportons, bien sûr, M. le Président, est d'ajouter, à l'article 23 : «Le réseau rend public ce programme des immobilisations ou toute modification à celui-ci sur son site Internet.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons disposer d'abord de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Maintenant, nous allons étudier l'article 23 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 23 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Je voudrais... Une question d'éclaircissement. Lorsqu'on dit, dans l'article, que le ministre des Transports doit présenter au Conseil du trésor toute modification, j'imagine que le Conseil du trésor... et c'est pour ça que je suis un petit peu surprise du libellé, là, mais le Conseil du trésor n'est pas obligé automatiquement d'accepter ces modifications-là, donc il devrait aussi les approuver. Donc, est-ce que ce ne serait pas mieux de l'inscrire clairement, «doit présenter pour approbation au Conseil du trésor les modifications»? En tout cas, j'aimerais savoir c'est quoi, l'intention, premièrement. Puis, deuxièmement, s'il y a une question d'approbation... parce que, là, actuellement on ne le voit pas. Ça peut être présenté au Conseil du trésor pour que le Conseil du trésor l'accepte tel quel, ou pour approbation. Pour moi, ce n'est pas clair, là, dans le libellé actuel.

M. Daoust : Simplement, M. le Président, c'est que le PQI, ce n'est pas le ministère des Transports. Le ministre des Transports n'a pas autorité sur le PQI, c'est une autorisation gouvernementale. Alors, quand on veut modifier le PQI, il y a un processus qui existe déjà à travers l'appareil. Mais l'agrégateur de toutes les demandes relatives au PQI, c'est le Conseil du trésor. Alors, à partir du moment où c'est rendu au Conseil du trésor, les processus déjà existants d'abrogation du PQI vont entrer en place. On n'aura pas une disposition particulière pour ici, là. Le Conseil du trésor est saisi de ça. S'il veut le modifier, il le fait approuver par décret, de mémoire, et, le PQI, qui est une période mobile de 10 années, vous le savez... par exemple, on est dans celui de 2016-2026, et l'an prochain il sera 2017-2027, et ça, ça doit passer par les processus normaux.

Alors, ce qu'on dit simplement, c'est que, parce que ça fait partie du PQI, il faut que quelqu'un l'achemine au responsable du PQI. Et c'est le ministre des Transports qu'on met en charge de ça, et on l'amène à l'endroit dans la structure qui est celui où on va mettre le processus en branle pour qu'il devienne partie du PQI, ou que ça soit l'année suivante, ou que ça soit carrément rejeté. Mais il y a un processus déjà qui est dans la Loi sur les infrastructures publiques. Dans la Loi sur les infrastructures publiques, comment on gère le PQI, c'est déjà prévu.

• (12 heures) •

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends, c'est que, même si c'est approuvé par la CMM puis par l'autorité, ça ne peut pas aller de l'avant tant que ce n'est pas approuvé également par le Conseil du trésor. Et je me demandais, dans le processus... parce que le ministre des Transports semble être un simple livreur, donc est-ce qu'il a aussi, dans ce processus-là, l'autorité d'approbation ou de modification de ce plan-là?

M. Daoust : Sur le PQI comme tel, dans la Loi sur les infrastructures du gouvernement, en fait, le Trésor est l'analyste de tout ça. Parce que, vous savez comme moi, en économie, les besoins sont illimités, puis les moyens sont limités, alors il y a beaucoup de demandes qui sont là.

Maintenant, le ministre des Transports peut toujours, comme dans tous les dossiers relatifs aux transports, dire : Moi, je priorise ça. Mais le mécanisme de mise à l'intérieur du PQI puis d'où est-ce qu'il se situe dans ça, c'est déjà tout couvert par la Loi sur les infrastructures du Québec. Il n'y a rien qui tombe entre deux chaises, là.

Et je suis effectivement, dans le poste que j'occupe actuellement, la courroie de transmission, mais il faut comprendre que le président du Conseil du trésor n'est pas celui qui autorise, c'est la Loi sur les infrastructures qui régit tout ça selon l'ampleur du programme. Vous savez comme moi que moins que 50 millions, ça ne va pas au PQI, ce sont des... Alors, c'est déjà tout prévu, ça.

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

Mme Ouellet : Donc, le ministre des Transports se retrouve à être une simple courroie de transmission. Si jamais le ministre des Transports n'était pas d'accord avec ce qui était déposé, même s'il y a l'autorisation de l'autorité puis de la CMM, est-ce qu'il a une possibilité de pouvoir faire valoir son point de vue avant de transmettre au Conseil du trésor?

M. Daoust : ...ce qu'on m'explique, et vous pouvez peut-être le résumer, c'était bien dit, c'est que le ministre des Transports choisit ses projets. Alors, ce que j'envoie au PQI, c'est un choix que le ministre des Transports fait. Parce que, s'il y a quelque chose qu'on ne veut pas qui se rende, c'est déjà prévu. Expliquez-le, s'il vous plaît.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, chaque société de transport...

Le Président (M. Reid) : On va demander le consentement des membres de la commission, parce que c'est la première fois aujourd'hui. Il y a consentement? Merci. Allez-y, M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, chaque société de transport prépare son plan d'immobilisations. Donc, ça sera le cas pour le réseau comme pour l'autorité. C'est envoyé au ministère. Le ministère analyse l'ensemble des projets, choisit un certain nombre de projets qui vont constituer le PQI transport et transport en commun, parce qu'il a des projets aussi routiers dans le PQI qui s'en vont dans le PQI gouvernemental, et donc il y a un choix de projets qui est fait par le ministère auparavant, en concertation avec les sociétés de transport, pour établir les priorités. Donc, le ministre des Transports a un rôle à jouer. Il ne fait pas seulement transmettre le programme d'immobilisations des organismes, il priorise les projets qui sont en cohérence avec les orientations gouvernementales, et, par la suite, c'est le processus que le ministre a décrit qui s'applique.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ça, c'est l'intention, et vous nous confirmez que le libellé qui est inscrit actuellement reflète tout à fait cette intention-là?

M. Daoust : Tout à fait.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 23? L'article 23 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons adopté, hier, je crois, l'article 24. Nous en sommes donc à l'article 25. Nous avons eu hier quelques échanges sur l'article 25, mais, M. le ministre, je vous demanderais de le présenter au complet.

M. Daoust : «25. La désignation des membres du conseil par les municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud est faite conformément aux règles suivantes :

«1° le secrétaire convoque une réunion des maires des municipalités locales de la couronne nord et une réunion des maires des municipalités locales de la couronne sud;

«2° les maires déposent, au début de la réunion, une résolution de leur conseil respectif qui indique le nom des candidats que le conseil propose en regard des postes concernés;

«3° les maires peuvent, au début de la réunion, prévoir la procédure à suivre en cas d'égalité des voix qui, selon le cas, doivent être départagées;

«4° chaque maire a un nombre de voix correspondant à la proportion entre la population de la municipalité dont il est maire et [celui] du territoire formé par ceux des municipalités du groupe;

«5° le secrétaire établit le processus de mise en candidature et de vote :

«a) il procède à autant de tours de vote qu'il y a de membres à élire. Il peut, avant le début du processus, établir des règles pour que le nombre de candidats diminue à chaque tour;

«b) il proclame élue, à chaque tour, la personne qui a reçu le plus grand nombre de voix ou, le cas échéant, celle qui a été choisie selon la procédure établie en cas d'égalité des voix à départager.

«Le secrétaire dresse un procès-verbal de la réunion et le dépose lors de la séance suivante du conseil.»

L'article 25 de cette loi prévoit des règles particulières pour la désignation des membres du conseil par les municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud, notamment quant à la convocation des réunions pour ces fins et au processus de mise en candidature.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 25? L'article 25 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 26.

M. Daoust : L'article 26 : «La Communauté métropolitaine de Montréal désigne, parmi les membres indépendants, le président du conseil.»

L'article 26 de la loi détermine que la nomination du président du conseil relève de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 26? L'article 26 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 27.

M. Daoust : «27. Le mandat du président du conseil est d'au plus cinq ans alors que celui des autres membres du conseil est d'au plus quatre ans. Ces mandats peuvent être renouvelés deux fois à ce titre.

«Le mandat d'un membre du conseil du réseau qui est également membre du conseil d'une municipalité locale prend fin dès qu'il cesse d'être membre du conseil de la municipalité.»

Le premier alinéa de l'article 27 de cette loi prévoit la durée des mandats des membres du conseil d'administration ainsi que celle du président. Le deuxième alinéa de cet article édicte une règle concernant la règle du mandat ou d'un membre d'un conseil d'administration lorsqu'il cesse d'être élu.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 27? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais savoir quelles sont les règles actuelles pour les sociétés... déjà, les trois sociétés existantes et l'AMT.

M. Daoust : M. Sauvé pourrait peut-être répondre. Est-ce que vous les connaissez?

M. Sauvé (Sylvain) : Je crois que Me Bacon a l'information.

Le Président (M. Reid) : Ah! Me Bacon. Est-ce qu'il y a consentement pour passer la parole à Me Bacon par les membres de la commission? Oui, j'ai consentement. Allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Les articles de concordance : pour la Loi sur l'AMT, l'article 5; et la Loi sur les sociétés de transport, l'article 18.

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

Mme Ouellet : Donc, juste être un petit peu plus explicite. Est-ce que les possibilités de renouveler les mandats, est-ce qu'ils sont également de cinq ans pour le président, de quatre ans pour les membres du conseil d'administration et qu'il y a une possibilité de renouveler deux fois? Donc, ça veut dire d'aller jusqu'à 12 ans pour les membres du conseil d'administration et jusqu'à 15 ans pour les membres du C.A., est-ce que c'est exact?

Mme Bacon (Nathalie) : Les dispositions sont identiques.

Le Président (M. Reid) : Les dispositions sont identiques?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. C'est des renouvelables. Pour les sociétés de transport, ça peut être plus long, même.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 27? L'article 27 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 28.

M. Daoust : «28. Les membres du conseil ne sont pas rémunérés, sauf dans les cas, aux conditions et dans la mesure que peut déterminer la Communauté métropolitaine de Montréal. Ils ont cependant droit au remboursement des dépenses faites dans l'exercice de leurs fonctions, aux conditions et dans la mesure que détermine le réseau.»

L'article 28 prévoit que les membres du conseil d'administration peuvent être rémunérés dans la mesure prévue par la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 28? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Encore là, j'aimerais avoir le comparable, là, avec chacune des sociétés. Je suis un peu surprise qu'il n'y ait pas de limite qui ait été mise et qu'on laisse la porte complètement ouverte à n'importe quel type de rémunération. Donc, je voudrais savoir qu'est-ce qui existe, là, actuellement puis spécifiquement, là, pour chacune des sociétés.

• (12 h 10) •

M. Daoust : Bien, d'abord, la STM, M. le Président, a un président de conseil à plein temps et qui gagne 126 755 \$; la vice-présidence est à 27 223 \$ plus un jeton de présence; le membre élu est à 21 779 \$, de même que les représentants des usagers, plus un jeton de présence. Le jeton de présence... en fait, vous le savez comme moi, là, tu as une rémunération de base, puis, après ça, chaque présence que tu fais, tu es là. Le montant des jetons varie de 549 \$ à 5 050 \$, qui sont versés pour la participation aux comités du C.A. Et la présidence exerce une fonction à plein temps, comme je le disais.

Dans le cas de la STL, la présidence, qui n'est pas à plein temps, est de 36 130 \$; la vice-présidence est à 21 980 \$ plus 951 \$ en allocation de dépenses; membre élu est à 17 916,17 \$ plus 951 \$, de même que le représentant des usagers. Dans le cas de la RTL, le président du conseil est à 30 000 \$, et un jeton de présence de 300 \$ par réunion; et le vice-président du conseil est à 25 200 \$ et un jeton de présence de 300 \$ par réunion.

Maintenant, j'ai... Attendez un petit peu. Les membres élus sont à 12 000 \$, les jetons de présence de 300 \$ par réunion, si le membre est président d'un comité, ou 150 \$ autrement; représentant des usagers, c'est la même chose. Alors, les jetons de présence sont versés pour la participation aux réunions du C.A. et aux réunions des comités du C.A. Voilà.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 28? L'article 28 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 29, M. le ministre.

M. Daoust : «À l'expiration de leur mandat, les membres du conseil demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou nommés [de] nouveau.»

C'est une position qui vise à assurer la pérennité du fonctionnement du conseil d'administration.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 29? L'article 29 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 30. M. le ministre.

M. Daoust : Sur 30, il y aura un amendement qui sera apporté, M. le Président. Mais je vais commencer par lire l'article tel que déposé :

«Une personne ne peut cumuler les fonctions de membre du conseil du réseau et celles de membre du conseil de l'Autorité régionale de transport métropolitain, de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil ou de la Société de transport de Montréal.»

L'article 30 de la loi prévoit une interdiction de cumul des fonctions de membre du conseil du réseau et celles de l'Autorité régionale de transport métropolitain, de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil ou de la Société de transport de Montréal.

Et l'amendement, ce serait d'ajouter, à l'article 30 qui est édicté par l'article 4... après «celles des membres du conseil de», on ajouterait «la Communauté métropolitaine de Montréal...»

Le Président (M. Reid) : Au lieu «des membres du conseil de», ça serait de...

M. Daoust : Je pourrais...

Le Président (M. Reid) : Bon, O.K., on ajoute ça entre virgules, là.

M. Daoust : Oui, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : Tout le monde a eu l'amendement. Nous allons d'abord disposer de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? M. le ministre, avez-vous présenté l'amendement comme tel?

M. Daoust : Oui, je viens de le lire.

Le Président (M. Reid) : Oui, d'accord. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Donc, l'amendement est adopté. Nous allons maintenant étudier l'article 30 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 30 tel qu'amendé?

Mme Ouellet : Juste une question de clarification. À Longueuil, on parle du Réseau de transport de Longueuil. Même si c'est une société de transport, cette société-là s'appelle le réseau, là. Donc, je suggère qu'on mette son vrai nom.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport, c'est la Société de transport de Longueuil. Par contre, elle peut se doter administrativement d'un autre nom au niveau de la législation pour faire référence au nom qu'il y a dans la Loi sur les sociétés de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 30 tel qu'amendé? L'article 30, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté, merci. M. le ministre, l'article 31.

M. Daoust : «Le président du conseil ne peut avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui du réseau. Si un tel intérêt lui échoit, notamment par succession ou donation, il doit y renoncer ou en disposer avec diligence.

«Sous réserve du troisième alinéa, tout autre membre du conseil qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui du réseau doit dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération ou décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association [pour] lequel il a un intérêt. Il doit, en outre, se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatifs à cette question.

«Les articles 304 à 307 de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités (chapitre E-2.2) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, aux membres du conseil qui sont des membres du conseil d'une municipalité locale.

«Le présent article n'a toutefois pas pour effet d'empêcher un membre du conseil de se prononcer sur des mesures d'application générale relatives aux conditions de travail au sein du réseau [pour] lesquelles il serait aussi visé.»

L'article 31 de la loi prévoit des règles concernant les conflits d'intérêts applicables aux membres du conseil d'administration.

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

Mme Ouellet : Oui, j'aimerais avoir un petit peu plus d'explications sur le dernier paragraphe.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, le dernier paragraphe, c'est lié aux conditions de travail? C'est bien ça? Ici, du côté des conditions de travail, je me souviens qu'il y avait eu une discussion lors de l'adoption de l'article sur l'autorité. Et on avait indiqué qu'il était question, par exemple, d'un membre du C.A., ou sa conjointe, ou un membre de sa famille... pouvaient être visés par les conditions de travail qui étaient discutées au C.A. à ce moment-là. Donc, la portée de cet alinéa-là traiterai uniquement de cas comme celui-là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 31? L'article 31 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article est adopté. Nous en sommes à l'article 32. M. le ministre.

M. Daoust : «Toute vacance parmi les membres du conseil est comblée suivant les règles de nomination prévues à leur égard.

«Constitue notamment une vacance l'absence à un nombre déterminé de séances du conseil que fixe le règlement intérieur du réseau, dans les cas et les circonstances qu'il indique.»

L'article 32 de la loi indique une norme habituelle en matière de vacance parmi les membres du conseil d'administration d'un organisme public.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 32? L'article 32 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 33.

M. Daoust : 33, il y aura un amendement, M. le Président.

«Le conseil doit constituer les comités suivants :

«1° un comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines;

«2° un comité de vérification;

«3° un comité de suivi des projets;

«Ces comités ne sont composés que de membres indépendants.

«[L'article] 22 et 27 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État s'appliquent au comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines. L'article 24 de cette loi s'applique au comité de vérification.»

L'article 33 de la loi innove en introduisant l'obligation au réseau de construire trois comités composés de membres indépendants : un comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines, un comité de vérification et un comité de suivi des projets.

Les deux premiers comités regroupent les trois comités que doivent constituer les sociétés d'État en vertu de l'article 19 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, au chapitre G-1.02. Le troisième comité, celui gouvernant le suivi des projets, permettra d'assurer également une saine gouvernance en ce qui concerne les projets d'infrastructure de transport collectif, lesquels projets satisfont généralement aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques, au chapitre I-8.1.

Et l'amendement, ce que nous ferions, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Donc, vous déposez un amendement.

M. Daoust : Oui, je vais déposer un amendement. Bon, on va peut-être attendre qu'il soit circulé?

Le Président (M. Reid) : C'est déjà distribué.

M. Daoust : Il a déjà circulé? Alors, ce qu'on dit, c'est qu'on remplacerait, au deuxième alinéa de l'article 33 du projet de loi, «ne [soient] composés que de membres indépendants» par «sont composés d'au moins deux membres indépendants dont le président». Et, deuxièmement, remplacer, au troisième alinéa de cet article, «L'article 24 [s'applique]» par «Les articles 23 à 26 de cette loi s'appliquent».

Le Président (M. Reid) : Merci. Voulez-vous expliquer les éléments de l'amendement? Ça va?

M. Daoust : Simplement, c'est que ce ne seront pas que des indépendants.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, y a-t-il des interventions sur cet amendement? Nous allons d'abord disposer de l'amendement. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, j'aimerais savoir si ces comités-là... Parce que vous dites «d'au moins deux membres», là. Mais il y a combien de membres à ces comités-là?

M. Daoust : C'est une bonne question. Parce que moi aussi, je me la pose.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

• (12 h 20) •

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, la composition des membres du C.A. est laissée à la discrétion du C.A. C'est le C.A. qui décide s'il va y avoir trois, quatre ou cinq membres. Mais on doit tenir compte du fait que les membres du C.A. sont au total de 15. Et il y a au moins trois comités obligatoires ici. On a également trois comités qui sont exigés par la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. On a le comité sur la qualité des services, qui maintenant est obligatoire, et le comité rive nord, rive sud.

Donc, si les membres du C.A. veulent avoir une charge de travail qui soit raisonnable, là, il risque d'y avoir environ trois membres par comité. Donc, ici, ce qui est exigé, c'est qu'il y ait au moins deux membres indépendants sur chacun des comités. La raison pour laquelle c'est modifié, c'est qu'auparavant on avait 10 membres indépendants dans la composition du C.A. Et, comme l'article 24 a été modifié pour porter le nombre de membres indépendants de 10 à sept, il devenait difficile d'exiger que ces comités soient constitués uniquement de membres indépendants. Ça aurait nécessité que les membres indépendants soient tenus de siéger sur plusieurs comités en plus du conseil d'administration.

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

Mme Ouellet : Oui. On comprend qu'à trois membres incluant le président, ça fait une majorité d'indépendants, mais si, pour une raison ou pour une autre... C'est pour ça que je vous demandais il y avait combien de personnes qui composaient le comité, mais on ne le sait pas, ce n'est pas dit, là, par la loi, c'est laissé à la discrétion. Pourquoi, à ce moment-là, vous ne mettez pas «majoritairement indépendant»? Puis ça permet de couvrir toutes les figures de cas.

M. Daoust : On va prendre une pause, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, nous allons suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 21)

(Reprise à 12 h 23)

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

M. Daoust : Alors, écoutez, le commentaire qui a été fait par ma collègue, la réflexion qu'on en fait, c'est qu'à l'origine l'intention était que ce soit majoritairement... que ce soit uniquement doté d'indépendants. On comprend aussi que,

si on suit la règle telle qu'on la propose avec l'amendement, on pourrait faire un 180 degrés où ce serait majoritairement... ce serait contrôlé par des non-indépendants.

Alors, on va prendre deux minutes. On va faire un petit amendement ou on va retirer notre amendement, tout simplement, si vous me le permettez, puis je vais revenir avec un amendement. Puis j'aime bien la formulation que vous faites où on a «majoritairement composé», c'est facile.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous retirez l'amendement?

M. Daoust : Oui, je retire l'amendement.

Le Président (M. Reid) : Et nous allons suspendre les travaux le temps qu'un autre amendement soit distribué.

(Suspension de la séance à 12 h 24)

(Reprise à 12 h 31)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, vous avez retiré l'amendement que vous avez déposé, avec le consentement des membres de la commission, et vous allez déposer un nouvel amendement.

M. Daoust : Alors, je fais la lecture de l'amendement, M. le Président, à l'article 33. Remplacer, au deuxième alinéa de l'article 33 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi, remplacer «[et ils] sont composés que de membres indépendants» par «sont composés majoritairement de membres indépendants dont le président». Et, deuxièmement, remplacer, au troisième alinéa de cet article, «L'article 24 de cette loi s'applique» par «Les articles 23 à 26 de cette loi s'appliquent».

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons maintenant à l'étude de l'article 33 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur cet article 33 tel qu'amendé? L'article 33, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. Alors, M. le Président, nous en sommes à l'article 34.

M. Daoust : «Le comité de suivi des projets a notamment pour fonctions de vérifier le respect de la politique de gestion contractuelle adoptée par le réseau.»

L'article 34 de la loi énonce l'un des mandats du comité de suivi des projets dont la constitution sera utile pour faciliter le bon fonctionnement de la réponse aux besoins en infrastructures.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 34? L'article 34 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous avons adopté, hier, je crois, l'article 35. Alors, nous en sommes à l'article 36, M. le Président... Pardon! M. le ministre.

M. Daoust : «Le réseau peut, par règlement, pourvoir à sa régie interne. Le règlement intérieur du réseau doit être publié sur son site Internet.»

Il s'agit d'une disposition qui porte sur le fonctionnement du conseil d'administration : règlement intérieur, comité exécutif, quorum, vote et vote prépondérant.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 36? L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 37. M. le ministre.

M. Daoust : «Le conseil siège à huis clos. Toutefois, il doit siéger en public pour les séances spéciales tenues pour l'examen de soumissions [conformes] à l'article 52.

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

Le premier alinéa de l'article 37 de cette loi prévoit la règle du huis clos dans la tenue des séances du conseil d'administration, sauf lorsqu'il s'agit d'examiner des soumissions dans le cadre d'un processus d'adjudication et d'obligation pour pourvoir à son financement.

Le deuxième alinéa de cet article introduit l'obligation au conseil du réseau de tenir une fois par année une séance publique au cours de laquelle il présente à la population le rapport des activités du réseau, la tenue de séances à huis clos et la règle pour les sociétés d'État. Le comité exécutif d'une ville et celui de la Communauté métropolitaine de Montréal siègent également à huis clos.

La règle est toutefois différente pour les sociétés de transport en commun, où leurs lois constitutives prévoient que les assemblées sont publiques. Il en est de même du conseil d'une ville ou du conseil de Communauté métropolitaine de Montréal.

Enfin, il est à noter que gouverner sous le principe de la transparence n'est pas le fait de la tenue de séances publiques. Le principe est plutôt un outil essentiel à la gestion responsable qu'un conseil concrétise de différentes manières. Entre autres, le réseau pourrait en fait en faire l'énonciation dans une politique de communication, comme le font actuellement les organismes publics et, plus généralement, les administrations publiques performantes qui se dotent de règles de gouvernance.

Il y aura un amendement à apporter, M. le Président, que nous allons distribuer. On remplacerait, au deuxième alinéa de l'article 37 de la loi, «15» par «30». Au lieu de 15 jours à l'avance, ce serait 30 jours à l'avance. Puis on ajouterait, à la fin de l'article :

«Cette séance publique comprend une période au cours de laquelle les personnes présentes peuvent poser des questions orales aux membres du conseil. Le conseil peut, par règlement, prescrire la durée de cette période, le moment où elle a lieu et la procédure à suivre pour poser une question.»

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

Mme Ouellet : Oui, tout à fait. Donc, ce que je comprends, c'est qu'actuellement... Et j'aimerais peut-être, là... Je sais que vous l'avez lu assez rapidement, là, mais vous me dites que les sociétés de transport, actuellement, les séances sont toutes publiques?

M. Daoust : C'est ce que je lis moi aussi, mais ce que nous proposons actuellement, c'est identique à ce qui est à l'autorité.

Mme Ouellet : Oui, mais l'autorité ne fait pas la même chose que le réseau. Le réseau fait la même chose que les sociétés de transport, et le réseau vise à remplacer les CIT, et je voudrais savoir quelle était la pratique du côté des CIT.

Vous savez, le réseau est beaucoup plus un organisme de proximité que peut l'être l'autorité, et on a eu des demandes en commission parlementaire pour qu'il y ait beaucoup plus de séances publiques et beaucoup plus d'espaces pour que les gens puissent s'exprimer. Donc, moi, je pense qu'on ne peut pas comparer le réseau à l'autorité. L'autorité fait de la planification. Je pense qu'il faut comparer le réseau aux trois sociétés de transport. Et... C'est ça. J'aimerais avoir l'information concernant les CIT, parce que le réseau vise à remplacer l'ensemble des CIT, où la population a déjà une habitude de présence, je crois. Et là je ne sais pas si c'est complètement public, comme les sociétés, ou si c'est une fois par mois, mais j'aimerais donc avoir l'information.

M. Daoust : On va prendre une pause de quelques minutes et on va aller chercher l'information, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, nous allons suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 36)

(Reprise à 12 h 38)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons les travaux. M. le ministre.

M. Daoust : Je vais laisser M. Sauvé expliquer un petit peu le résultat des recherches qu'on vient de faire, puis après ça j'apporterai un commentaire.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, du côté des sociétés, comme il a été dit, les rencontres du C.A. sont publiques. Du côté des CIT, les rencontres sont également publiques, et, du côté de l'AMT, actuellement, qui gère présentement les trains, là, qui seront transférés au réseau, la totalité des réunions du conseil d'administration sont privées.

M. Daoust : Alors, simplement, c'est que la pratique des conseils d'administration, c'est d'avoir une séance de reddition de comptes annuelle, ce qui est proposé ici actuellement, avec possibilité de poser des questions, ce qui est la pratique aussi. Mais un conseil d'administration, ses réunions, ce ne sont pas des exercices de reddition de comptes permanentes, ce sont des exercices où ils se réunissent pour gérer la situation où ils sont.

Je vais vous donner un très mauvais exemple, mais je fais partie d'un syndicat de propriétaires de condos. On est 160 propriétaires, dans la bâtisse où je demeure, et on a une assemblée annuelle publique. Le reste du temps, on les laisse gérer, et c'est leur travail que de le faire. Et pourtant Dieu sait si ces gens-là sont au service des résidents. Alors, nous, on considère que la proposition qui est faite là est suffisante.

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

• (12 h 40) •

Mme Ouellet : Oui, tout à fait, parce que, écoute, on ne parle pas d'un syndicat de condos, là. Je pense que ça n'a rien à voir. Et les citoyens, actuellement, sont desservis par les CIT où les assemblées sont publiques. Et là on crée une structure pour regrouper l'ensemble de ces CIT là. Et là vous allez faire deux catégories de citoyens : des citoyens qui, à travers les sociétés de transport de Montréal, de Longueuil et de Laval, vont avoir accès aux séances publiquement; et des citoyens qui sont sur la couronne nord et la couronne sud, qui, eux, vont y avoir droit seulement qu'une fois par année. Donc, vous allez vraiment créer deux classes de citoyens, et là les perdants de ça sont les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud.

Donc, moi, je pense qu'on ne peut pas créer une structure comme celle-là qui se retrouve à faire l'équivalent des trois sociétés de transport en faisant perdre aux citoyens de la couronne nord ou de la couronne sud le fait de pouvoir assister aux séances du conseil d'administration. Si c'est possible pour les sociétés de Montréal, de Laval et de Longueuil, ça peut être possible aussi pour le réseau. Et je comprends l'AMT, mais toute la partie maintenant planification, elle est réalisée du côté de l'autorité, et l'autorité a son conseil qui siège à huis clos.

Donc là, on a le réseau qui se retrouve à être l'équivalent des trois sociétés pour les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud, et eux n'auront pas droit à des séances publiques. Vous créez vraiment deux catégories. Je ne comprends pas qu'on fasse perdre aux citoyens de la couronne nord et de la couronne sud un accès facile à leur transport en commun, alors qu'on continue à le permettre pour Longueuil, Laval et Montréal.

Donc, je pense qu'il faut vraiment modifier l'article 37 en conséquence et aussi en fonction des représentations qui nous ont été faites ici, en commission parlementaire, par différents groupes. Et nous allons préparer une modification en ce sens-là pour ne pas créer deux catégories de citoyens : une catégorie de citoyens pour Montréal, Laval et Longueuil, qui, eux, ont accès publiquement aux séances de leur conseil d'administration, mais on ne donne pas l'équivalent pour les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud. Ce serait assez absurde.

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

M. Daoust : Je n'ai pas de commentaire, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, Mme la députée de Vachon, est-ce que vous avez souligné que vous allez présenter un amendement?

Mme Ouellet : Oui. On est en train de le préparer. Je vous demanderais une petite suspension.

Le Président (M. Reid) : Nous allons suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 43)

(Reprise à 12 h 59)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux pour une minute.

Alors, je vais d'abord... Essentiellement, les documents qui ont été distribués, il y en a un qui est un sous-amendement et qui commence par : «Modifier l'amendement...», etc., et nous allons donc devoir disposer ce sous-amendement-là dans le cadre de l'étude de l'amendement déposé par le ministre. Et l'autre document que vous avez, c'est un autre amendement qui viendra par la suite, qui n'a pas été présenté, qui viendra après qu'on ait disposé de l'amendement du ministre, dans un sens ou dans l'autre.

Alors, je pense qu'il ne nous reste pas de temps ce matin. Nous allons ajourner jusqu'à 15 heures cet après-midi et nous allons, à ce moment-là, demander à Mme la députée de Vachon de présenter son sous-amendement.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 2)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons 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 en étions à l'étude de l'article 37. La députée de Vachon allait déposer un sous-amendement à l'amendement déposé par M. le ministre. Alors, à vous la parole, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : En fait, le sous-amendement puis l'amendement doivent s'interpréter ensemble. Nous l'avons déposé de cette façon-là, étant donné qu'il y avait un amendement sur la table. Dans le fond, ces deux amendements-là visent à faire en sorte que les séances du conseil du réseau soient publiques, donc tout comme celles des autres sociétés de transport. Parce que le réseau est une quatrième société de transport, ça fait qu'il n'y a aucune raison qu'ils aient un fonctionnement différent et que les citoyens de la couronne sud et de la couronne nord n'aient pas les mêmes droits d'accès aux séances du conseil d'administration du réseau par rapport aux citoyens de Longueuil, Laval et Montréal.

Je me permets, M. le Président, si vous me permettez. Je sais que nous n'en étudions qu'un seul, mais je vais quand même les présenter tous les deux.

Donc, le premier, qui est l'amendement dont on ne peut pas disposer maintenant, vise à faire en sorte qu'au lieu que le conseil siège à huis clos, bien, les séances du conseil sont publiques, donc comme les autres sociétés de transport. Et le sous-amendement... Parce que nous sommes d'accord, là, avec l'intention du ministre concernant son amendement avec le 30 jours et aussi que, lorsqu'il y a des séances publiques, bien, qu'il y a une période de questions et comment cette période de questions là doit être réglée. Mais ce n'est pas seulement pour une séance publique, mais c'est pour l'ensemble des séances publiques, et c'est pour ça que le sous-amendement vise à faire remplacer «Cette séance publique» par «Les séances publiques comprennent». Parce qu'il y en aura, à notre avis, plus qu'une si les séances du conseil sont publiques.

Et donc de refléter, dans le fonctionnement du réseau, le fonctionnement actuel — ce qui nous a été confirmé lors de la commission — des trois sociétés de transport, soient celles de Montréal, de Laval et de Longueuil, mais aussi le fonctionnement actuel des CIT, ce qui nous a été confirmé un peu plus tôt... Donc, de garder les mêmes droits aux citoyens de la couronne sud et de la couronne nord qu'ils ont déjà à travers les CIT, et de garder les mêmes droits que les autres citoyens des autres territoires ont, et de ne pas faire deux catégories de citoyens, donc des citoyens qui auraient plus de droits avec des séances publiques à Montréal, Laval et Longueuil et d'autres citoyens qui auraient moins de droits avec pas de séance publique pour les couronnes nord et les couronnes sud. On est contre ça et on veut que ce soit uniformisé.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai d'autres commentaires? Alors, ici, juste dans la façon de procéder, il y a une présentation des deux, là, mais nous avons un amendement sur la table qui a été déposé par le ministre. Nous devons d'abord disposer de cet amendement-là. Cet amendement-là vient d'être sous-amendé, en fait nous avons une proposition de sous-amendement pour cet amendement-là, et nous allons devoir, dans un premier temps, disposer de ce sous-amendement. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur ce sous-amendement à l'amendement du ministre? Oui, M. le ministre.

M. Daoust : Très sommairement, M. le Président, la pratique qui était d'avoir des séances publiques, à mon avis, ce n'est pas une question de droit. Puis je ne pense pas qu'il y ait deux catégories de citoyens.

En fait, on a mis sur le conseil un bon nombre d'indépendants. Ils sont majoritaires sur les comités. On a des représentants des usagers, on a un mécanisme de reddition annuelle, il y a une période de questions. Un conseil d'administration n'est pas un exercice de reddition de comptes permanent. Et, dans cette perspective-là, je ne suis pas d'accord avec la proposition de l'opposition. C'est tout.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Bien, écoutez, j'aimerais que le ministre m'explique quand même, là, pourquoi alors la STL Laval et le RTL ont ces rencontres qui ne sont pas à huis clos, là, que les gens peuvent assister et donc qu'ils peuvent questionner. Alors, j'abonde dans le sens de ma collègue, là, de Vachon à l'effet qu'il faut qu'il y ait une justice.

Je comprends qu'il n'y a peut-être pas de droit, mais il doit y avoir quand même une certaine équité au niveau des façons de faire, là, de part et d'autre. Alors, j'ai compris, parce que vous avez vérifié, que la STL Laval et le RTL, ils ont ces séances qui sont publiques là et régulièrement, et elles semblent toutes l'être. Dans le cas des CIT, elles en avaient aussi. Je comprends que l'AMT était privée, mais, à tout événement, si on veut comparer, là, des pommes avec des pommes, là, alors la STL Laval et le RTL, elles le sont, publiques, et j'imagine que ça devrait être la même chose pour les couronnes nord et couronnes sud, M. le ministre.

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

M. Daoust : Je répondrai brièvement. Je répète ce que j'ai dit, c'est que ce n'est pas une question de droit puis ce n'est pas une question d'être un mécanisme de reddition de comptes permanent. Ce n'est pas ça, un conseil d'administration. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Et on pense que les balises qui sont à l'intérieur, par le nombre d'indépendants, par les représentants des usagers... Parce que sur tous les comités le président est un indépendant, et il y a une majorité d'indépendants, ils sont là pour faire cette représentation-là. Alors, pour moi, le mécanisme prévu actuellement est suffisant. Et, si les autres structures se sont dotées, dans le temps, de mécanismes différents, peut-être qu'à l'usage on s'est rendu compte que c'était moins nécessaire de le faire comme ça.

Alors, je pense qu'en bout de ligne c'est un mécanisme de gestion, ce n'est pas un exercice démocratique qu'une réunion du conseil d'administration, sauf pour les membres du conseil quand ils sont appelés à voter.

Et, encore une fois, je répète, tous les comités sont majoritairement composés d'indépendants — on a souscrit à ça — ils sont présidés par des indépendants, il y a des représentants des usagers, il y a un exercice de reddition de comptes annuelle. À un moment donné, il faut que tu travailles aussi.

M. Surprenant : Je veux juste être juste envers tout le monde, là. Puis, si vous ne voulez pas le faire, bien, j'imagine que la STL Laval et le RTL, ils ont obtenu l'obligation, sinon... probablement même l'obligation de faire ces séances publiques là par le législateur, à mon avis, là. Alors, si on donne à un, il faut donner à l'autre aussi les mêmes choses en tant que législateur.

M. Daoust : Mais je vous répète que le mécanisme qui prévoit la structure du conseil aussi peut agir dans ce sens-là. Et je pense que, de la façon qu'on le pense... Rappelez-vous qu'il n'y avait comme pas d'indépendants sur ça, sur ces comités-là. Alors, on a mis des mécanismes qui pallient à ce problème-là plutôt que d'avoir cette éternelle rencontre-là, où, à chaque fois, tu repars en période de questions avec la salle. Ce n'est pas ça, un conseil d'administration.

Mais je n'élaborerai pas plus que ça, M. le Président, parce que je ne suis pas sûr qu'on va s'entendre. Mais la perception du gouvernement, dans le moment, c'est celle que je témoigne.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon?
• (15 h 10) •

Mme Ouellet : Oui. Bien, je suis assez surprise d'entendre le ministre qui dit : Ce n'est pas ça, un conseil d'administration. Est-ce qu'il est en train de dire à la commission que le Réseau de transport de Longueuil, que la Société de transport de Montréal et que la Société de transport de Laval, ce ne sont pas des vrais conseils d'administration? Ils siègent public, et pourtant c'est un conseil d'administration.

Donc, je pense qu'il n'est pas exact de dire que ce n'est pas ça, un C.A., parce que c'est exactement ça, un C.A., dans le cas des trois autres sociétés de transport. Et le réseau est une quatrième... On comprend que l'autorité, là, l'autorité, elle a un C.A., et ça siège à huis clos, sauf, je crois, de mémoire, une séance. Ça, c'est la planification. Mais les réseaux sont les opérateurs. Et le réseau est un opérateur au même titre que les trois autres sociétés de transport sur le territoire de Montréal.

Et donc, pourquoi déterminer un fonctionnement différent pour le réseau de celui existant pour les trois autres sociétés de transport? Et pourquoi déterminer un fonctionnement différent du réseau que celui qui était déterminé pour les CIT? Et le réseau vise à remplacer les CIT. Je ne comprends pas du tout votre logique. Parce que, si vous l'enlevez pour les CIT, si cette logique-là, elle était bonne — et je suis loin d'être convaincue — il faudrait que ce soit la même chose pour l'ensemble des sociétés de transport. Or, je crois, moi, que les citoyens tiennent à garder les séances publiques des sociétés de transport.

Pourquoi est-ce que vous faites et vous proposez un fonctionnement différent pour le réseau du fonctionnement actuel des trois autres sociétés de transport, là? Il n'y en a pas différents modèles, là, puis c'est un de plus qui s'ajoute, là. Ils sont tous sur le même modèle : c'est tout public. Là, vous faites une exception avec le réseau.

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

M. Daoust : Oui, en fait, la STL, la STM et puis le réseau de transport s'inspirent beaucoup du droit municipal. Ce qu'on fait actuellement avec l'autorité puis le réseau, c'est plus le droit des sociétés d'État, et ce n'est pas comme ça dans les sociétés d'État. Et mon expérience sur les conseils d'administration... Je m'excuse, là, mais un conseil d'administration, ce n'est pas une assemblée publique. Il y a une fois par année qui est prévue, par exemple, dans les lois sur les sociétés, où, oui, ils doivent faire une assemblée annuelle, avoir une période de questions, faire une reddition de comptes. C'est prévu dans les mécanismes. On a prévu toutes sortes de mécanismes d'information en temps réel sur Internet. On a des indépendants, on a des usagers. À un moment donné, il faut qu'on arrête. Alors, pour nous, c'est suffisant. Je n'irai pas plus loin.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx, vous vouliez intervenir?

M. Surprenant : En fait, juste pour préciser un élément. Tantôt, quand on mentionnait que la ville de Montréal... bon, on voulait fonctionner différemment parce qu'il n'y avait pas d'usager au niveau du conseil. Alors, il doit y avoir deux usagers des services au niveau du conseil : un usager, donc, des transports en commun et un usager des transports adaptés.

Donc, au niveau de présence d'usagers, il y en a également au conseil. Sur sept, là, il y en a également, donc, au niveau du conseil. Alors, ça n'a peut-être pas été un élément, là, de différenciation à savoir si on va faire des assemblées publiques, dans un cas, ou pas, dans l'autre. Dans les deux cas, les conseils sont constitués avec des usagers.

Alors, je comprends qu'au niveau légal vous voulez que ça ressemble à une corporation, alors que, dans les autres cas, ce sont des sociétés, là, philosophiquement, plus parapubliques, mais, à la fin de la journée, quand même, elles offrent le même service. Puis je pense qu'il faut qu'il y ait la même, peut-être, transparence dans les deux cas.

À tout événement, ce que je pourrais peut-être proposer pour essayer de faire un compromis, c'est que... Dans le texte, on parle d'une assemblée annuelle, mais peut-être que ça pourrait être dit que ce soit au moins une assemblée, puis de laisser aux gens la possibilité d'en faire une deuxième ou une troisième, s'ils veulent en faire, pour donner un petit peu d'ouverture.

M. Daoust : À ma connaissance, M. le Président, s'ils décident par régie interne de le faire de cette façon-là, ça leur appartiendra.

M. Surprenant : Ça ne les en empêche pas.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que ça termine l'échange, là? Alors, si on... Oui?

M. Surprenant : Non, c'est correct, c'est beau.

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

Mme Ouellet : Oui. Bien, on est allés vérifier dans la Loi sur les sociétés de transport en commun, cette loi-là qui régit toutes les sociétés de transport, de laquelle vous nous dites que vous vous êtes inspirés pour faire le réseau. Bien, très clairement, à l'article 29, ils disent que les séances sont publiques.

M. Daoust : Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit exactement le contraire. J'ai dit que les sociétés de transport, la SRL puis tout ça, s'inspiraient du droit municipal, mais que les deux lois qu'on était en train de faire s'inspirent du droit des sociétés d'État, et ce ne sont pas des séances publiques.

Mme Ouellet : Oui, mais ce qu'on a créé, ce n'est pas une société d'État, premièrement. Et, deuxièmement, c'est une société de transport, et il existe une loi au Québec qui est une loi québécoise, qui relève du gouvernement québécois, qui relève du ministre des Transports, qui est la Loi sur les sociétés de transport en commun et qui gère toutes les sociétés de transport en commun. Et le réseau se retrouve à être une société de transport en commun. Donc, pourquoi imposer au réseau un fonctionnement différent de toutes les autres sociétés de transport en commun du Québec? Ce n'est même pas juste Montréal, Laval et Longueuil, c'est toutes les sociétés de transport en commun du Québec. Donc, je ne comprends vraiment pas la logique.

C'est indiqué, dans la Loi sur les sociétés de transport en commun, que les séances doivent être publiques. Donc, pourquoi faire reculer la présence des citoyens dans le cas du réseau? Pourquoi faire reculer la transparence dans le cas du réseau? C'est des choses que les citoyens avaient déjà à travers les CIT. C'est des choses que les autres citoyens du Québec, pour chacune de leurs sociétés de transport, ont. Et là vous le refusez pour les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud, alors que la Loi sur les sociétés de transport en commun, de laquelle s'inspire... Et on réfère très régulièrement à cette loi-là, à l'intérieur du projet de loi n° 76. Et on l'a dit, que le réseau est un opérateur à peu près au même titre que les autres sociétés de transport. Pourquoi faire deux poids, deux mesures?

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

M. Surprenant : On vient de vérifier quelque chose, ici, puis on a peut-être un bon argumentaire. On va modifier éventuellement la Loi sur les sociétés de transport dans le projet de loi pour reconnaître le RTM.

Une voix : ...

M. Surprenant : Pardon?

Une voix : ...

M. Surprenant : Les deux en fait. Mais alors, si on est pour la modifier, la Loi des sociétés de transport, pour reconnaître l'un, donc il faudrait qu'au niveau de la conséquence ça soit la même chose aussi au niveau des assemblées publiques. Alors, on veut l'inclure, puis on l'exclut, là, au niveau des façons de faire.

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

M. Daoust : Au niveau des sociétés de transport, on va introduire la notion de membre indépendant aussi à l'intérieur de ça quand on va le faire.

Alors, je répète ce que j'ai dit depuis le début. C'est qu'on a mis tellement d'autres balises que celle de l'assemblée publique avec période de questions, qui est un exercice annuel, ce n'est pas... Et, avec tout le respect que je dois à ma collègue, un conseil d'administration, ça n'existe pas pour ça.

Alors, l'argumentaire que j'ai donné, à mon avis, est suffisant, là. La position gouvernementale, c'est celle que j'ai exposée, M. le Président. Puis je n'irai pas plus loin.

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

Mme Ouellet : Est-ce que le ministre des Transports est en train de nous dire qu'il n'est pas d'accord avec l'article 29 de la Loi sur les sociétés de transport en commun?

M. Daoust : J'ai dit tantôt que ça s'inspirait du droit municipal. Et ce qu'on fait actuellement, on est dans le droit des sociétés d'État. C'est ça qui inspire ce projet de loi là, et ça va demeurer comme ça.

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

Mme Ouellet : Je comprends que le ministre s'inspire d'une logique des sociétés d'État, mais il n'y a pas que cette logique-là qui existe. Il y a aussi la logique des sociétés de transport en commun, qui se rapproche pas mal plus du réseau que d'autres sociétés d'État comme Investissement Québec ou Hydro-Québec. Parce que le réseau est un opérateur de transport en commun au même titre que toutes les autres sociétés de transport en commun. Donc, il existe déjà, dans notre corpus législatif, un fonctionnement qui est établi. Et là il y a un choix très clair qui est fait de la part du ministre de ne pas aller dans la suite de ce corpus législatif là et de faire une cassure par rapport à ce qui existe pour les sociétés de transport en commun.

Et cette loi-là existe également. Cette loi-là se rapproche beaucoup plus de ce qui est réalisé par le réseau. En fait, le réseau, le collègue l'a dit, que ça allait être reconnu au même titre qu'une société de transport. Donc, je crois que les pratiques déjà établies partout... Avec le raisonnement que vous présentez, là, il n'y aurait que les citoyens de la couronne sud et les citoyens de la couronne nord qui n'auraient pas accès à des séances publiques de leur société de transport. Tous les autres citoyens à travers le Québec, eux, auraient accès. Pourquoi est-ce que vous refusez aux citoyens de la couronne nord et de la couronne sud d'avoir accès aux mêmes, je vous dirais, séances publiques que les autres citoyens du Québec? Toutes les autres sociétés de transport, c'est des séances publiques.

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

• (15 h 20) •

M. Surprenant : Donc, écoutez, je vais revenir avec ma suggestion de tantôt. Je comprends le ministre, là, qui veut avancer, et puis c'est ce qu'on souhaite aussi également, avancer.

Et puis, par contre, dans l'esprit où on essaie d'être le plus juste possible avec l'un, avec l'autre, malgré le fait qu'on parle d'une approche d'une corporation par rapport à une société d'État, peut-être, comme je disais tantôt, juste de changer ou de dire «au moins une fois par année», puis effectivement ils décideront bien ce qu'ils veulent faire, mais il y aura une possibilité, puis ça sera écrit. Mais ça les lie beaucoup moins, à ce moment-là. Alors, je pense que ça pourrait plaire à tout le monde.

Le Président (M. Reid) : Je ne comprends pas. Est-ce que vous suggérez, quitte à revenir avec des...

M. Surprenant : «Le conseil tient une fois par année...» Au lieu d'écrire «une fois par année», «au moins une fois par année». Il pourrait le faire juste une fois s'il veut, mais il pourra le faire plus de fois s'il le désire, mais on démontre de l'ouverture simplement, puis... Voilà.

Le Président (M. Reid) : Parce que, pour l'instant, strictement parlant, on travaille sur un sous-amendement. Alors, il faut disposer du sous-amendement avant de proposer des modifications comme telles.

Mme Ouellet : Le sous-amendement est en lien avec ce qu'il dit, parce que, s'il y en a plus qu'une, ça devient «les séances» et non pas «cette séance».

Le Président (M. Reid) : Le «les» peut inclure le...

Mme Ouellet : Le «au moins».

Le Président (M. Reid) : Le «au moins une».

Mme Ouellet : C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Bien. Oui, c'est ça, «au moins une».

M. Daoust : Moi, j'ai expliqué amplement ma position.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous devons disposer de cet amendement-ci, dans un premier temps. Est-ce qu'il y a d'autres interventions, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Je vais me permettre de réinsister un peu, M. le Président, parce que, vraiment, c'est un élément important, c'est un élément de transparence, de participation citoyenne aussi. Ça a été demandé en commission parlementaire par plusieurs intervenants. Je sais que le ministre n'était pas ministre des Transports à ce moment-là, mais il peut référer à son ministère ou référer aux différents mémoires. Et donc c'est une demande qui nous a été faite, et, étant donné que c'est la règle partout au Québec, je ne comprends pas son insistance à faire une exception pour la couronne nord et la couronne sud.

Pourquoi les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud, eux autres, devront écopier d'une exception? Et pourquoi est-ce qu'on ne peut pas continuer tout en regroupant l'ensemble des CIT? Et ça, on est d'accord que de diminuer le nombre de structures en regroupant l'ensemble des CIT mais de quand même conserver les fonctionnements que les CIT avaient... et c'est aussi le fonctionnement qui est adopté par toutes les sociétés de transport au Québec.

Donc, c'est vraiment une exception, qui, par l'article 37, est imposée seulement, seulement, seulement, là, aux citoyens de la couronne nord et de la couronne sud. C'est les seuls citoyens qui n'auront pas les mêmes droits d'avoir accès à des séances publiques de leurs conseils d'administration.

Est-ce que les gens du ministère ont eu des représentations de la part des gestionnaires des autres sociétés de transport en leur disant que ces séances publiques là ne fonctionnaient pas? Autre que la question de la gouvernance des sociétés d'État, sous quelle autre argumentation ou représentation le ministre peut décider comme ça de venir faire une exception?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, voulez-vous intervenir? Y a-t-il d'autres interventions sur le sous-amendement? M. le député de Groulx, je ne sais pas si vous avez entendu, je demandais s'il y avait d'autres interventions sur le sous-amendement.

M. Surprenant : Pouvez-vous répéter? Pardon?

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez une intervention sur le sous-amendement?

M. Surprenant : Non.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons disposer du sous-amendement. Est-ce que le sous-amendement proposé par la députée de Vachon est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

Des voix : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Rejeté. Alors, nous revenons à l'étude de l'amendement déposé par le ministre et nous devons disposer de cet amendement avant de procéder à d'autres amendements potentiels. Alors, je pense que c'est sur l'article 37, toujours. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement de M. le ministre? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Il est adopté... Sur division?

Mme Ouellet : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Et nous allons revenir à l'étude de l'article 37 tel qu'amendé par ce que nous venons d'adopter. Y a-t-il des interventions sur cet article 37 tel qu'adopté?

Mme Ouellet : J'ai un amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, Mme la députée de Vachon, vous voulez proposer un amendement. Vous l'avez déjà annoncé, mais je voudrais que vous le fassiez formellement.

Mme Ouellet : Donc : Modifier l'article 37 de la loi édicté par l'article 4 du projet de loi en remplaçant le premier alinéa par le suivant : «Les séances du conseil sont publiques.»

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article 37 tel qu'adopté... tel qu'amendé, jusqu'à maintenant?

M. Daoust : ...un moment, M. le Président, si vous me permettez. Je veux prendre une période de... une pause.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre les travaux pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 25)

(Reprise à 15 h 27)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, vous vouliez intervenir.

M. Daoust : Bien, simplement pour dire que, pour moi, c'est exactement... on revient exactement au modèle avec lequel on n'était pas d'accord avant, alors je n'ai pas de commentaire.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, c'est de faire en sorte, donc... On a repris exactement l'article 29 de la loi sur les... l'article 29, c'est : «Les assemblées sont publiques», donc de la Loi sur les sociétés de transport en commun au Québec, et

je crois que c'est nécessaire. Comme le réseau est l'équivalent de la société de transport pour les gens de la couronne sud et de la couronne nord, c'est juste normal, c'est juste normal qu'ils puissent avoir accès au même fonctionnement en termes d'accès à leur conseil d'administration, et non pas d'avoir des accès différenciés en fonction de la localisation géographique des citoyens.

C'est assez spécial, parce que, si on laisse ça tel quel, à l'article 37, bien c'est discriminatoire. Donc, on fait une discrimination à l'encontre des citoyens de la couronne nord et de la couronne sud, et qui n'est aucunement justifiée, et qui n'est aucunement explicable, puisqu'on conserve exactement le même fonctionnement pour les citoyens habitant les autres territoires.

Donc, si c'est bon pour les citoyens de Longueuil, de Laval, de Montréal, de Québec, de Gatineau, de Sherbrooke et d'ailleurs au Québec, bien, c'est bon aussi pour les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud. Et je ne vois pas pourquoi on les traiterait de façon différente, comme le souhaite l'article 37. Donc, c'est pour viser à corriger l'article 37 pour que les citoyens soient égaux en regard des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Groulx, vous vouliez intervenir.

M. Surprenant : En fait, non, c'est que je voudrais proposer un amendement au niveau...

Une voix : ...

M. Surprenant : Pardon?

Une voix : ...

M. Surprenant : C'est ça, une fois qu'on aura terminé celui de ma collègue.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Surprenant : Une fois qu'on aura terminé celui de ma collègue, je déposerai un amendement. Donc, je vais attendre pour parler.

Le Président (M. Reid) : Oui, d'accord. Donc, on va disposer de cet amendement, dans un sens ou dans l'autre, quand on n'aura plus d'intervention. Est-ce qu'il y a encore des interventions sur l'amendement proposé par la députée de Vachon? Est-ce que cet amendement est adopté?

Mme Ouellet : Adopté.

Des voix : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, M. le député de Groulx, vous vouliez prendre la parole pour déposer un amendement.

M. Surprenant : Oui, effectivement. On est en train de l'écrire, là.

Une voix : ...

M. Surprenant : Oui, c'est fait? Bon, alors, je voudrais déposer un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que... On va prendre quelques instants pour l'écrire et le distribuer comme...

M. Surprenant : D'accord.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre quelques instants les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 30)

(Reprise à 15 h 39)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de Groulx, vous allez nous présenter votre amendement.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, l'amendement se lit comme suit :

Modifier le deuxième alinéa de l'article 37 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, édicté par l'article 4 du projet de loi, en ajoutant les mots «au moins» avant les mots «une fois par année».

Alors, c'est simplement pour refléter, là, l'esprit des demandes que ma collègue et moi avons faites au ministre de permettre que les citoyens des couronnes nord et de la couronne sud puissent avoir droit de s'exprimer aux séances du conseil. Or donc, pour que ce soit moins limitatif, en écrivant «une fois par année», tel que c'est écrit, en rajoutant «au moins», ça permet toutefois de n'en faire qu'une seule, mais ils peuvent en faire plus qu'une.

Alors, on va essayer d'être le plus ouverts et transparents possible avec les citoyens de la couronne nord et de la couronne sud, comme on l'est avec les gens de Montréal, Longueuil et Laval. Alors, je crois qu'en ajoutant «au moins», ça ne devrait pas trop poser de problème, mais donc assurer cette ouverture-là envers les citoyens, M. le Président.

• (15 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Y a-t-il une intervention, M. le ministre?

M. Daoust : Écoutez, simplement pour rappeler que, de façon volontaire, le conseil d'administration peut décider de siéger en public, et les couronnes étant majoritaires, si elles décident de le faire parce qu'elles considèrent que c'est important pour elles, elles le feront. Alors, je ne vois pas la nécessité de changer la loi pour ça.

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

M. Surprenant : J'accepte les arguments du ministre.

Le Président (M. Reid) : Alors, oui, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Je voudrais peut-être juste ajouter : Ce n'est pas une question des couronnes puis des élus puis des gens qui siègent à l'intérieur du réseau, c'est les citoyens. Là, on donne accès aux citoyens. C'est les citoyens qui ont accès. Donc, moi, je trouve que la proposition du collègue, elle est très, très généreuse et très, très, très englobante, et il me semble que ce n'est pas difficile de dire oui à ça.

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

M. Daoust : Rejeté.

Mme Ouellet : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Rejeté. Alors, nous en revenons à l'étude de l'article n° 37 tel qu'amendé par l'amendement qui avait été proposé par M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur cet article 37 tel qu'amendé? L'article 37, tel qu'amendé, est-il adopté?

Mme Ouellet : Non.

M. Daoust : Adopté.

Mme Ouellet : Refusé.

Le Président (M. Reid) : Donc, adopté sur division. Alors, l'article 38, M. le ministre. Nous en sommes là.

M. Daoust : «Le quorum aux séances du conseil est constitué de la majorité de ses membres, dont le président du conseil ou la personne désignée pour le remplacer.»

L'article 38 de cette loi édicte une norme habituelle en matière de quorum aux réunions d'un conseil d'administration.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 38? L'article 38 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 39.

M. Daoust : «Chaque membre présent à une séance dispose d'une seule voix et est tenu de voter, sauf s'il [...] est empêché en vertu du deuxième alinéa de l'article 31. Les décisions du conseil sont prises à la majorité des voix exprimées par les membres présents. En cas de partage, la personne qui préside a voix prépondérante.»

L'article 39 de cette loi prévoit des règles applicables concernant le vote aux séances du conseil du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 39? L'article 39 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 40.

M. Daoust : «Les procès-verbaux des réunions du conseil, approuvés par celui-ci et certifiés par le président du conseil ou toute autre personne autorisée par le règlement intérieur du réseau, sont authentiques. Il en est de même des documents et des copies des documents émanant du réseau [...] faisant partie de ses archives lorsqu'ils sont ainsi certifiés.»

L'article 40 de la loi introduit une disposition concernant l'authentification des procès-verbaux du réseau, de même que des documents provenant de ses archives. Lorsque la loi reconnaît le caractère authentique d'un document, cela en facilite la preuve devant les tribunaux. Il devient plus difficile d'en contredire le contenu.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 40? L'article 40 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, à l'article 41.

M. Daoust : «Aucun document n'engage le réseau ni ne peut lui être attribué s'il n'est signé par une personne autorisée par le règlement intérieur du réseau.

«Un tel règlement peut permettre qu'un fac-similé de la signature d'une personne mentionnée au premier alinéa soit apposé sur les documents qu'il détermine. Un tel fac-similé a la même valeur que la signature elle-même.»

L'article 41 de la loi. Cette loi permet d'établir l'origine juridique de la signature des documents du réseau. Cet article précise aussi de quelle façon une signature officielle du réseau peut être apposée au moyen d'un fac-similé.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 41? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, juste pour notre information : parce que des signatures comme ça, ça arrive dans toutes sortes de contextes. Si, dans la loi, ce n'était pas écrit que c'est possible d'avoir un fac-similé, est-ce que ce serait quand même possible de le mettre s'il y a une autorisation de la part des dirigeants?

M. Daoust : Peut-être que Mme Bacon peut répondre à ça?

Mme Bacon (Nathalie) : Par règlement intérieur... Ça prend un règlement intérieur.

Mme Ouellet : Par exemple, quand il y a des ministres... un fac-similé, là, c'est une signature électronique, là? C'est ce que je comprends?

Mme Bacon (Nathalie) : Non, c'est une signature mécanique.

Mme Ouellet : Mécanique? O.K., avec le...

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, comme les chèques de l'Agence du revenu.

Mme Ouellet : Comme bien des ministres peuvent avoir accès, là, à ce genre de signature là. Est-ce que, quand les ministres ont accès à ce genre de signature là, c'est autorisé par des lois ou si c'est par une simple...

Mme Bacon (Nathalie) : C'est toujours prévu par une loi, la valeur authentique d'une signature.

Mme Ouellet : O.K.

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, ici, on prévoit que la signature mécanique est autorisée.

Mme Ouellet : Parce que, moi, le seul autre cas que je connais, c'est quand les ministres utilisent ça. À chaque fois qu'un ou qu'une ministre utilise une signature mécanique il doit y avoir une loi pour ce genre de documents là qui autorise la signature mécanique; sinon, il ne pourrait pas utiliser une signature mécanique?

Mme Bacon (Nathalie) : La disposition, ici, est usuelle. Effectivement, il ne peut pas y avoir d'autre sorte de signature pour authentifier la signature du ministre.

Mme Ouellet : Ça, je comprends ça, mais je veux juste savoir...

Mme Bacon (Nathalie) : Parce que vous cherchez à comprendre pour la signature du courrier électronique?

Mme Ouellet : Non, pas du courrier électronique, la signature mécanique. Si un ministre le fait pour une autorisation, par exemple, dans les forêts — j'avais bien des choses à signer, moi, je les ai toutes signées manuellement, là, mais j'avais bien des choses à signer — est-ce qu'il doit y avoir, quelque part dans la Loi sur les forêts, une autorisation

pour que je puisse utiliser une signature mécanique, ou c'est juste par une volonté... ou il y a une autorisation du ministre qui est faite pour ce document-là de façon indépendante, mais que... mais est-ce que ça doit, en plus, être dans une loi? C'est juste ça que je me demandais.

Mme Bacon (Nathalie) : Toujours dans la loi.

Mme Ouellet : O.K. Ça fait que, si la loi ne l'autorise pas pour ce document-là en particulier, ce n'est pas possible d'utiliser la signature mécanique.

Mme Bacon (Nathalie) : Donc, il doit signer manuellement tous les documents.

Mme Ouellet : O.K. C'est ce que je voulais savoir. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 41? M. le député de Groulx. Je veux juste être sûr, M. le député de Groulx, que... Est-ce que vous avez une intervention encore sur l'article 41?

M. Surprenant : Non.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que l'article 41 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 42.

M. Daoust : «Le conseil désigne parmi les employés du réseau un directeur général, un secrétaire et un trésorier.» L'article 42 de la loi introduit une disposition concernant la nomination du directeur général, du secrétaire et du trésorier pour le réseau.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 42? L'article 42 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 43.

M. Daoust : «Les employés du réseau sont nommés selon le plan d'effectifs qu'il établit.

«Sous réserve des dispositions d'une convention collective, le réseau détermine les normes et barèmes de rémunération, les avantages sociaux et les autres conditions de travail de ses employés conformément aux conditions définies par la Communauté métropolitaine de Montréal.»

L'article 43 de la loi accorde au réseau la marge de manoeuvre nécessaire pour s'adjoindre le personnel nécessaire à la réalisation de sa mission. Le fait de ne pas être soumis à la Loi sur la fonction publique — chapitre F-3.1.1 — lui permet une autonomie accrue dans la gestion de son personnel.

Sous réserve des dispositions d'une convention collective, le réseau devra soumettre à la Communauté métropolitaine de Montréal les paramètres généraux de sa politique de rémunération, et les conditions de travail seront définies par cette dernière.

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

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais savoir : Qu'en est-il pour le Réseau de transport de Longueuil? Est-ce que les conditions de travail des employés du Réseau de transport de Longueuil doivent être définies également par la Communauté métropolitaine de Montréal?

M. Daoust : On va vérifier.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Vous posez la question pour la société de transport de Longueuil?

Mme Ouellet : Le réseau, oui.

Mme Bacon (Nathalie) : L'article équivalent est l'article 69 de la Loi sur les sociétés de transport. Il n'y a pas d'intervention de la CMM.

Mme Ouellet : O.K. Et comment sont définies les conditions de rémunération et d'avantages sociaux pour les sociétés de transport? Est-ce que c'est la même façon pour les trois sociétés ou chaque société a sa propre façon de déterminer les conditions?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est l'article 69 qui s'applique; c'est le conseil qui détermine, sans l'intervention de la CMM.

Mme Ouellet : O.K. Et c'est la même chose pour Montréal?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui.

Mme Ouellet : Et pourquoi, cette fois-ci, vous subordonnez les décisions du conseil à la CMM, alors que, pour les autres sociétés de transport, ce n'est pas subordonné?

Mme Bacon (Nathalie) : J'aimerais vérifier un article de loi à l'Agence métropolitaine de transport. Je pense que la disposition est inspirée de la Loi sur l'Agence métropolitaine, où les conditions de travail étaient définies par le gouvernement. Donc, en faisant une importation de l'article de loi de l'Agence métropolitaine, on a remplacé «gouvernement» par «CMM». Je vais vérifier.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on vous donne quelques instants?

M. Daoust : On va trouver l'information, si vous nous donnez quelques minutes.

Le Président (M. Reid) : Oui. On suspend les travaux quelques minutes? Oui, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 15 h 57)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, vous étiez prêt à intervenir, je pense.

M. Daoust : Oui. Alors, l'explication qui m'est fournie, M. le Président, est la suivante : c'est que les trois sociétés de transport, les conseils sont par des élus, entièrement des élus. À l'exception des deux représentants des usagers, là, ce sont tous des élus, et la volonté, c'est que ce soient des élus qui prennent les décisions en bout de ligne. Alors que maintenant on a introduit la notion de deux usagers, de sept indépendants, alors il y a lieu de penser...

Et c'est la même, même chose qu'on a pour l'autorité, à ma connaissance. Ça, ça a été déjà voté pour l'autorité. Alors, l'idée, c'était de le référer au pouvoir politique pour ne pas qu'entre eux des indépendants décident de se donner une structure salariale qui soit démesurée. Le politique a une obligation de reddition de comptes. Comme les politiques qui sont ici, là, on a une obligation de reddition de comptes à la population que les indépendants n'ont pas, et c'était un peu l'idée d'aller dans cette direction-là.

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

Mme Ouellet : Donc, je comprends l'idée initiale avec la composition initiale du réseau, mais la composition du réseau a évolué. Nous avons fait des amendements et maintenant les élus sont majoritaires au réseau : huit sur 15. Donc, à ce moment-là, en termes d'imputabilité, l'imputabilité, elle y est.

Puis effectivement, là, l'article 69 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, c'est le conseil d'administration qui dicte l'ensemble des conditions de rémunération et des avantages sociaux.

L'autorité, c'est autre chose. L'autorité, c'est une instance de planification, ce n'est pas une instance d'opération, puis effectivement elle a une majorité d'indépendants, mais le réseau, le réseau, c'est une instance opérationnelle comme les trois autres sociétés de transport et avec maintenant une majorité d'élus en son sein, là, au sein du conseil d'administration. Donc, je ne comprends pas la différence de logique qui s'applique, là, de toujours référer, là, à la CMM.

M. Daoust : Il faut se rappeler aussi, M. le Président, c'est vrai qu'il y a sept indépendants puis il y a huit élus; la ligne est fine. Il s'agit qu'il y en ait deux qui ne se présentent pas une journée puis on renverse le vote. Mais il faut se rappeler aussi que le comité qui est responsable des ressources humaines est présidé par un indépendant, et il y a une majorité d'indépendants sur le comité, puis c'est le comité compétent pour agir de ce côté-là et de recommander au conseil. Alors, par souci de prudence tout simplement, je pense que la proposition qui est là est la bonne.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 43? L'article 43 est-il adopté?

Mme Ouellet : Sur division.

M. Daoust : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. M. le ministre, nous en sommes à l'article 44.

M. Daoust : «Le réseau institue un mode d'organisation des ressources humaines destiné à favoriser :

«1° son efficacité ainsi que l'utilisation et le développement des ressources humaines de façon optimale;

«2° l'exercice des pouvoirs de gestion des ressources humaines le plus près possible des personnes intéressées et l'application d'un régime selon lequel la personne investie de ces pouvoirs de gestion doit en rendre compte, suivant les moyens mis à sa disposition;

«3° l'égalité d'accès de tous les citoyens à un emploi en son sein;

«4° l'impartialité et l'équité des décisions affectant les employés;

«5° la compétence des personnes en matière de recrutement, de promotion et d'évaluation;

«6° une contribution optimale des diverses composantes de la société québécoise.»

Ces dispositions démontrent l'attention particulière apportée à l'égard de la gestion des ressources humaines. Il s'agit des principes qui visent à intégrer dans cette gestion les préoccupations relatives à l'efficacité, la reddition de comptes, l'égalité, l'impartialité, l'équité, la compétence et la diversité.

• (16 heures) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 44? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais qu'on nous explique le 2°. Qu'est-ce que ça veut dire, «l'exercice des pouvoirs de gestion [...] le plus près possible des personnes intéressées»?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est une disposition qui existe dans d'autres lois, notamment constitutives, de sociétés d'État. Et ce qu'on recherche, par le paragraphe 2° de l'article 44, c'est une gestion humaine responsable qui tient compte... autrement dit, autant l'approche client que l'approche employé. C'est dans cet esprit-là.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Daoust : L'Agence du revenu du Québec a une disposition similaire à son article 43. Et, quand il y a eu l'étude de l'article, à la commission permanente des finances publiques, en novembre 2010, ce qu'on dit ici, il avait été mentionné que l'article visait à insérer un certain nombre de valeurs qui existent dans la Loi sur la fonction publique. Alors, c'est dans cette perspective-là. C'est une espèce de cadre.

Et on comprendra aussi que, dans certaines organisations, puis je les ai vues dans le secteur privé, quand on éloigne trop ou on crée une distance qui est trop grande entre les pouvoirs de gestion puis la reddition de comptes, ça fait en sorte que les gens, on leur donne beaucoup de responsabilités avec très peu d'autorité, ce qui fait, disons, une perte de motivation qui est importante.

Et, quand on parle «en gestion des ressources humaines», on est surtout très qualitatifs, puis ce qu'on essaie de faire ici, c'est simplement... Si on le relit : «l'exercice des pouvoirs de gestion des ressources humaines le plus près possible des personnes intéressées», ça veut dire quoi? Ça veut dire les mécanismes décisionnels, ça veut dire aussi le fait que les personnes, on leur confie des mandats dans la capacité de réaliser. Puis on reconnaît à travers leur rémunération que... quand ils accomplissent leur mandat, et on fait des liens avec tout ça.

Ce que ça demande, ce que ça veut dire, dans le fond, c'est que tu as besoin d'établir un plan de ressources humaines. Mais, en soi, c'est quelque chose qui a été fait dans l'Agence du revenu du Québec à l'article 43, si vous voulez le vérifier.

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

Mme Ouellet : Et des exemples, peut-être, à l'Agence du revenu du Québec, quand ils disent : «...l'application d'un régime selon lequel la personne investie de ces pouvoirs de gestion doit en rendre compte...» Ça veut dire quoi, que les gestionnaires doivent rendre compte à qui puis comment?

M. Daoust : Bien, tout dépend, madame, vous le savez comme moi, du mandat que vous avez. Mais, quand on a certaines autorités, quand on a certains pouvoirs, ça vient avec certaines responsabilités. Et les deux doivent être liés ensemble. Et tu peux toujours décentraliser de l'autorité, tu ne peux jamais décentraliser de responsabilités. Si je donne à quelqu'un certains pouvoirs qui me sont conférés, la personne pourra les exercer, mais, si ça ne fonctionne pas, en bout de ligne, c'est moi qui aurai à en rendre compte. C'est dans cette perspective-là, je pense, quand on dit : Tu es investi de pouvoirs de gestion, bien, tu dois être en mesure d'en rendre compte aussi. C'est que, si je décentralise, bien, à ce moment-là, il faut que je sois capable de le mesurer aussi puis voir si ça a fonctionné.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 44? L'article 44 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 45.

M. Daoust : «Le conseil approuve le code d'éthique et de déontologie applicable aux membres du conseil et aux employés du réseau.

«Le réseau doit rendre public sur son site Internet le code visé au premier alinéa.»

L'article 45 de la loi prévoit une règle pour rendre obligatoire l'approbation du code d'éthique et de déontologie applicable aux membres et aux employés du réseau ainsi que les règles de la publicité sur son site Internet.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 45? L'article 45 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 46.

M. Daoust : Je comprends que l'article 46 est un article, dans le moment, qui devrait être suspendu. Parce qu'au moment où il y a eu les discussions sur l'autorité, il y avait certains... C'était l'article 69 sur l'autorité, qui est le même contentieux...

Le Président (M. Reid) : Nous allons y revenir.

M. Daoust : On va y revenir, mais je propose de le suspendre.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour suspendre l'article 46? Alors, M. le ministre, nous allons passer au chapitre IV, Dispositions financières, et nous sommes à l'article 47.

M. Daoust : «L'exercice du réseau se termine le 31 décembre de chaque année.»
L'article 47 de la loi indique la date de la fin de l'exercice financier du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 47? L'article 47 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 48, M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Et je souligne tout de suite, M. le Président, que j'aurai à apporter un amendement.

«Le réseau adopte ses prévisions budgétaires pour chaque exercice.

«Ces prévisions budgétaires sont transmises à la Communauté métropolitaine de Montréal, à l'Autorité régionale de transport métropolitain et au ministre au plus tard le 15 novembre de chaque année.»

On remplacerait, au deuxième alinéa de l'article 48 édicté par l'article 4 de loi, «année.» par «année; à ce moment, le réseau les rend publiques sur son site Internet.»

Le Président (M. Reid) : Vous avez fait l'amendement en même temps, là?

M. Daoust : Bien, on va le distribuer. On va disposer de l'amendement puis on va disposer de l'article.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, est-ce que vous voulez le présenter, puisqu'on est en train de le distribuer?

M. Daoust : Alors, l'amendement, M. le Président, consiste à remplacer, au deuxième alinéa de l'article 48 édicté par l'article 4 du projet de loi, «année.» par «année; à ce moment, le réseau les rend publiques sur son site Internet.»

Le Président (M. Reid) : Alors, y a-t-il des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 48 tel qu'amendé? L'article 48, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 49.

M. Daoust : «49. Les prévisions budgétaires ne peuvent prévoir des dépenses supérieures aux revenus du réseau.»

Il s'agit d'une disposition usuelle dans plusieurs lois constitutives des organismes publics qui prévoit l'interdiction d'un déficit afin d'assurer l'équilibre budgétaire du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 49? L'article 49 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 50.

M. Daoust : «Le réseau intègre dans ses prévisions budgétaires, comme revenu, le surplus anticipé de l'année courante et tout surplus dont il dispose.

«Il doit [...] intégrer, comme dépense, le cas échéant, le déficit de l'année précédente et celui anticipé pour l'année courante.»

L'article 50 de la loi indique au réseau la façon dont il doit disposer de tout surplus ou d'un déficit de l'année précédente ou celui anticipé pour l'année en cours. Et, pour répondre tout de suite à : Si tu ne peux pas faire un déficit, pourquoi tu as fait un déficit?, c'est parce que c'est une prévision de revenu puis une prévision de dépense. La réalité pouvant être différente, tu ne peux pas la perpétuer. Tu dois la refléter tout de suite l'année suivante.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 50? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je comprends pour celui de l'année précédente. Mais, lorsqu'il dit : Il doit intégrer comme dépense celui... le déficit, anticipé pour l'année courante, en principe, il n'est pas censé en anticiper. Je sais bien qu'au niveau de la dépense ça peut arriver qu'il fasse un déficit, mais, en principe, il n'est pas censé en anticiper, de déficit.

M. Daoust : C'est que, s'il y a eu un surplus l'année précédente, il faut qu'il en dispose aussi. S'il y a un surplus parce que...

Mme Ouellet : Bien, à ce moment-là, il n'y a pas de surplus.

M. Daoust : Oui. Voyez-vous?

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions sur l'article 50? L'article 50 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 51. M. le ministre.

M. Daoust : «Pour contribuer au financement de ses activités, le réseau peut exiger des municipalités locales dont le territoire est compris dans le sien une contribution selon les modalités et conditions prévues à la politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

«Malgré le premier alinéa, le réseau ne peut, pour le financement d'activités liées à l'exercice de sa compétence prévue au premier alinéa de l'article 12, exiger une contribution des municipalités locales autres que celles de la couronne nord et de la couronne sud.»

Le premier alinéa de l'article 51 de cette loi confère au réseau le pouvoir d'exiger des contributions financières des municipalités locales comprises dans son territoire. Ces contributions doivent être conformes aux modalités et conditions prévues dans la politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Le deuxième alinéa de cet article crée une exception au premier alinéa, à savoir que les seules contributions qui peuvent être exigées des municipalités locales pour le service de transport collectif par autobus fourni aux municipalités de la couronne nord et de la couronne sud sont ces dernières.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 51? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Je sais, là, qu'on parle du transport par autobus. Mais, comme on ne veut pas nécessairement que les autobus fonctionnent à portes fermées sur des territoires, s'il y avait des autobus qui traversaient le territoire soit de la STL, mettons, de la couronne nord puis qui s'en viennent vers Montréal, là, de la STL puis de Montréal, et qui fonctionnaient portes ouvertes, est-ce qu'à ce moment-là ça ne serait pas une exception où les contributions pouvaient être demandées à des territoires autres que ceux de la couronne sud et de la couronne nord?

M. Daoust : ...demander à M. Sauvé.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

• (16 h 10) •

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Oui, c'est prévu à l'article 79, où on indique que les express métropolitains sont financés sur la base de l'utilisation. Donc, si on a un express métropolitain qui circule sur le territoire de la couronne nord et sur le territoire de Laval, par exemple, les contributions municipales seront exigées à Laval et aux municipalités de la couronne nord en fonction du nombre de résidents en proportion qui utilisent le service.

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

Mme Ouellet : Et, juste pour être certaine, lorsqu'un autobus traverse le territoire de la couronne, mettons, nord pour se rendre à Montréal, on appelle toujours ça des express? Ça se peut-u que ça ne s'appelle pas un express puis que ça fasse quand même l'ensemble du territoire?

M. Sauvé (Sylvain) : On définit la notion d'«express métropolitain» dans la loi sur l'autorité. On le définit à l'article 8, le deux ou troisième alinéa, je crois. Et donc la définition d'express métropolitain, c'est un service d'autobus express qui dessert des municipalités sur deux territoires différents. Puis «desservir», ça signifie qu'on peut embarquer et débarquer, donc rouler à portes ouvertes sur les deux territoires.

Donc, dans ces cas-là, le coût du service est partagé entre les municipalités d'où proviennent les résidents... les utilisateurs, excusez-moi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 51? L'article 51 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 52.

M. Daoust : «Le réseau ne peut contracter des emprunts sans y être autorisé par le [ministère] des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et sans que le taux d'intérêt et les autres conditions d'emprunt soient autorisés par le [ministère] des Finances.

«Le réseau peut toutefois contracter des emprunts temporaires pour le paiement de dépenses d'administration courante sans les autorisations prévues au premier alinéa. Il peut également contracter de tels emprunts pour le paiement de toute autre dépense avec la seule autorisation du [ministère] des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.»

L'article 52 prévoit les circonstances dans lesquelles le réseau doit préalablement obtenir l'autorisation du ministère des Finances ou du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire pour ses transactions d'emprunt.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 52? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. On disait que le réseau n'était pas, dans le fond, lié au gouvernement, c'était une entité indépendante qu'on essayait même de lier à la CMM. Et là, tout d'un coup, pour les emprunts, ils doivent être autorisés non pas par le ministère des Transports, mais par le ministre des Affaires municipales.

Donc, j'aimerais comprendre l'imputabilité et la responsabilité du réseau. Parce que, sur l'ensemble des plans d'immobilisations d'investissement, ça passe par le ministère du Transport; puis, tout d'un coup, pour les emprunts, ça passe par le ministère des Affaires municipales.

M. Daoust : Au niveau du ministère des Finances, je peux vous répondre tout de suite. Vous le savez comme moi, là, au ministère des Finances, quand on parle des taux, des foies, lui-même a des capitaux...

Mme Ouellet : Finances, ça va.

M. Daoust : Oui. Les Affaires municipales, on va me trouver l'explication, mais c'est l'article qui est inspiré des articles 123, 124 de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Actuellement, là, cet article-là, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a des réponses pour l'autre partage?

M. Daoust : Mais je pense que ça doit répondre, 123, 124. Est-ce qu'on l'a ici? Oui? Voyez-vous, 123, on dit : «Une société peut, par règlement, décréter des emprunts qui doivent être approuvés par le conseil de la ville et par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.» C'est sous ses responsabilités, ça. Ce n'est pas le ministère des Transports qui peut faire ça, c'est les Affaires municipales. Et ça, c'est 123. Puis 124, on dit : «Une société peut contracter des emprunts temporaires.» Mais ça reflète la même chose, là.

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

Mme Ouellet : Oui. Vous me permettez, M. le Président... Je rappellerais juste au ministre que je comprends tout à fait qu'il fasse référence à la loi sur les transports en commun, mais je trouve ça dommage qu'il n'ait pas fait référence

aussi à la loi sur les transports en commun pour qu'il y ait des séances publiques, l'article 69, et qu'il y fasse référence quand ça fait son affaire et moins quand ça ne fait pas son affaire. Et je ne comprends pas cette logique-là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 52? L'article 52 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 53, M. le ministre.

M. Daoust : «Lorsque le réseau émet des obligations, il est tenu de les vendre par voie d'adjudication conformément aux dispositions de l'article 554, à l'exception du quatrième alinéa, de la Loi des cités et villes (chapitre C-19) et des articles 555 et 555.1 de cette loi, à moins que le ministre des Finances ne l'autorise à les vendre de gré à gré aux conditions qu'il juge à propos d'imposer.

«Le réseau peut, lorsqu'il emprunte par billet, choisir le prêteur en suivant, compte tenu des adaptations nécessaires, la procédure de législation visée au premier alinéa.

«L'autorisation du ministre des Finances prévue au premier alinéa de l'article 52 n'est pas nécessaire lorsque le réseau vend ses obligations ou choisit un prêteur par voie d'adjudication.»

L'article 53 de cette loi prévoit que l'émission d'obligations par le réseau à titre d'instrument financier est assujettie à une procédure d'adjudication, conformément à celle prévue par la Loi des cités et villes, au chapitre C-19, à moins que le ministre des Finances n'autorise la vente de gré à gré.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 53? L'article 53 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 54.

M. Daoust : 54, je vous annonce tout de suite que j'aurai un amendement sur la version anglaise du texte. «Les sections V, VI, VIII à [IX] et XII de la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux (chapitre D-7) s'appliquent au réseau. Le trésorier ou un autre employé désigné à cette fin par le conseil remplit les obligations mentionnées à l'article 24 de [la] loi.

«La section IX de cette loi ne s'applique pas à un titre qui n'est pas susceptible d'immatriculation selon les conditions de son émission.

«Un emprunt du réseau ou un titre qu'il émet peut être remboursé ou racheté par anticipation, à son gré, selon les termes du contrat ou du titre. La date du remboursement ou du rachat par anticipation peut être autre qu'une date de paiement d'intérêt, moyennant le préavis prévu [par] le contrat ou le titre.»

L'article 54 de la loi opère un renvoi externe aux dispositions pertinentes de la Loi sur les dettes, les emprunts municipaux, au chapitre D-7, concernant notamment les effets négociables émis par les municipalités, les emprunts en monnaie étrangère, les instruments et contrats de nature financière.

Alors, simplement, l'amendement qu'on y apporterait, c'est : Remplacer, au troisième alinéa de l'article 54 de la Loi sur le réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi, «repurchased», au passé, et «repurchase» par, respectivement, «redeemed» et «redeem», qui est un mot plus approprié.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vais prendre les interventions sur l'amendement pour commencer. Y a-t-il des interventions sur cet amendement concernant le texte anglais? Il n'y en a pas. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que maintenant on a des interventions sur l'article 54? L'article 54 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons à l'article 55. M. le ministre.

M. Daoust : «Les titres émis par le réseau sont des placements présumés sûrs comme s'ils étaient mentionnés au paragraphe 2° de l'article 1339 du Code civil.

«Les engagements que comportent les titres émis par le réseau constituent des obligations directes et générales du réseau et des municipalités locales dont le territoire est compris dans le sien et prennent rang concurremment et sans préférence avec les autres obligations générales du réseau et des municipalités, sauf dans le cas où les engagements que comportent les titres émis sont liés à l'exercice de la compétence du réseau prévue au premier alinéa de l'article 12. Dans un tel cas, les titres émis par le réseau constituent des obligations directes et générales des seules municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud et prennent rang concurremment et sans préférence avec les autres obligations générales du réseau et de ces municipalités.»

L'article 55 de la loi édicte la règle d'interprétation selon laquelle les titres émis par le réseau sont des placements présumés sûrs au sens du Code civil. Ces titres sont des engagements du réseau et constituent des obligations susceptibles d'exécution.

Et un placement présumé sûr, M. le Président, c'est ce qu'on met dans une fiducie. Surtout quand il y a une fiducie testamentaire, on doit aller vers des titres de cette qualité-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 55? L'article 55 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 56.

M. Daoust : 56, nous proposons de le suspendre parce que l'article 86 de l'autorité est sous révision, et on les fera concurremment, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour suspendre l'article 56?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 56 est suspendu. M. le ministre, nous en sommes à l'article 57.

M. Daoust : «Le réseau doit obtenir l'autorisation du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire pour se rendre caution d'une obligation de 100 000 \$ et plus.»

L'article 57 encadre la faculté du réseau de se rendre caution d'une obligation de 100 000 \$ et plus.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 57? L'article 57 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 58. M. le ministre.

M. Daoust : «Aucune décision du réseau, ni aucun rapport qui autorise ou recommande une dépense, n'a d'effet avant la production d'un certificat du trésorier attestant qu'il y a des crédits disponibles aux fins pour lesquelles cette dépense est projetée.»

En fait, l'article 58 de la loi interdit au réseau d'effectuer ou d'anticiper une dépense en l'absence d'un certificat du trésorier autorisant cette dépense.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 58? L'article 58 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 59. M. le ministre.

M. Daoust : «Les municipalités locales dont le territoire est compris dans celui du réseau sont garantes des obligations et des engagements de ce dernier, sauf dans le cas d'obligations et d'engagements liés à l'exercice de la compétence du réseau prévue au premier alinéa de l'article 12. Dans un tel cas, seules les municipalités locales de la couronne nord et de la couronne sud en sont garantes.»

L'article 59 prévoit que les municipalités locales présentes sur le territoire du réseau se portent responsables des engagements du réseau. Toutefois, pour les services de transport par autobus que le réseau doit fournir à l'autorité sur le territoire des municipalités de la couronne nord et de la couronne sud, seules les municipalités de ces couronnes en sont garantes. La disposition est similaire à celle édictée par les sociétés de transport en commun en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 59? L'article 59 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 60.

M. Daoust : «Toute municipalité locale dont le territoire est compris dans celui du réseau peut, aux fins de payer les sommes qu'elle doit au réseau, imposer une taxe générale ou spéciale basée sur l'évaluation des immeubles imposables de son territoire.»

L'article 60 de cette loi confère aux municipalités locales dont le territoire est compris dans celui du réseau le pouvoir d'imposer une taxe pour payer les sommes dues au réseau. Ce pouvoir est similaire à celui que prévoit la Loi sur les cités et villes, au chapitre C-19, pour les sommes dues à une société de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 60? L'article 60 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 61.

M. Daoust : «Dans le cas où une contribution est exigée d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui d'une agglomération, cette contribution est réclamée à la municipalité centrale. Le paiement de cette contribution de la municipalité centrale constitue alors une dépense faite dans l'exercice d'une compétence d'agglomération aux fins de son financement.»

L'article 61 de la loi prévoit le respect des compétences d'agglomération et du partage des dépenses en respect de la Loi d'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations, au chapitre E-20.001.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 61? L'article 61 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 62. M. le ministre.

M. Daoust : «Aucun mode de tarification, établi par une municipalité en vertu des articles 244.1 à 244.10 de la Loi sur les fiscalités municipales (chapitre F-2.1) pour ses biens, services et autres activités, n'est opposable au réseau.»

L'article 62 soustrait le réseau de la tarification que peut imposer une municipalité en vertu de 224.1 à 224.10 de la Loi sur la fiscalité municipale. La disposition est semblable à celle que l'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 62? L'article 62 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 63. M. le ministre.

M. Daoust : «La Loi concernant les droits sur les mutations immobilières (chapitre D-15.1) ne s'applique pas aux transferts effectués en faveur du réseau.»

L'article 63 de cette loi soustrait le réseau de l'application de la Loi concernant les droits de mutations immobilières. Le réseau sera donc exempté du paiement d'un droit normalement exigible lors de transferts de propriété. Cette disposition est semblable à celle qu'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 63? L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons maintenant au chapitre VII, Rapports et vérifications. Nous en sommes à l'article 64. M. le ministre.

M. Daoust : «Dès la fin de l'exercice, le trésorier dresse le rapport financier du réseau pour l'exercice qui vient de se terminer et atteste de sa véracité.

«Ce rapport est produit sur les formulaires fournis, le cas échéant, par le [ministère] des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Il comprend les états financiers du réseau et tout autre renseignement requis par ce ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal.

«Le trésorier en transmet une copie à la communauté avec tout [engagement] que requiert cette dernière.»

L'article 64 de la loi crée l'obligation au réseau de produire son rapport financier sur les formulaires fournis, le cas échéant, par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Cette disposition est semblable à celle qu'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 64? L'article 64 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 65. M. le ministre.

M. Daoust : «Les livres et comptes du réseau sont vérifiés chaque année par un vérificateur qu'il désigne. Le rapport du vérificateur est joint au rapport annuel des activités du réseau.»

L'article 65 de cette loi prévoit la vérification par un vérificateur des livres et comptes du réseau. Cette disposition est semblable à celle que l'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 65? L'article 65 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 66.

M. Daoust : «Le trésorier dépose son rapport lors d'une séance du conseil du réseau.»

L'article 66 prévoit qu'il y a dépôt du rapport du trésorier lors d'une séance. Cette disposition est semblable à celle que l'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 66? L'article 66 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 67, qui est un petit peu plus long. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Oui. Et j'avise tout de suite, M. le Président, le comité que l'article 67 aura un amendement.

«Le réseau remet au ministre, au [ministère] des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et à la Communauté métropolitaine de Montréal, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport de ses activités pour l'exercice précédent.

«Ce rapport doit notamment contenir :

«1° un sommaire du rapport présenté au conseil par :

«a) le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines, portant sur les activités réalisées pendant l'année financière, incluant un sommaire de l'évaluation du fonctionnement du conseil;

«b) le comité de vérification, portant sur l'exécution de son mandat et sur le plan d'utilisation optimale des ressources;

«c) le comité de suivi des projets et le comité chargé de la qualité des services aux usagers, portant sur l'exécution de leur mandat;

«2° des renseignements concernant les membres du conseil :

«a) la date de nomination et la date d'échéance du mandat de tout membre ainsi que des indications concernant leur statut de membre indépendant;

«b) l'identification de tout autre conseil auquel un membre siège;

«c) un résumé du profil de compétence et d'expérience de chacun des membres du conseil et un état de leur assiduité aux réunions du conseil et des comités;

«d) le code d'éthique et les règles de déontologie applicables aux membres du conseil;

«3° des renseignements concernant la rémunération :

«a) la rémunération et les avantages versés à chacun des membres du conseil;

«b) la rémunération, y compris la rémunération variable et les autres avantages, versée à chacun des cinq dirigeants les mieux rémunérés du réseau;

«c) les honoraires payés au vérificateur externe;

«4° des résultats de l'application des mesures d'étalonnage adoptées par le conseil.

«Le réseau doit communiquer à la communauté, au ministre et au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire tout renseignement qu'ils requièrent sur ses activités.»

L'article 67 de cette loi crée l'obligation au réseau de produire un rapport de ses activités au plus tard quatre mois après la fin de son exercice.

Cette disposition ressemble à celle que l'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun. Elle innove toutefois en enchâssant législativement l'obligation que ce rapport d'activité contienne des renseignements relativement au fonctionnement des comités du réseau, aux membres de son conseil d'administration et à leur rémunération, soit ce qui est applicable aux sociétés d'État en vertu des articles 36 à 39 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (chapitre G-1.02).

Le dernier alinéa de cet article oblige le réseau à fournir à la Communauté métropolitaine de Montréal, au ministre des Transports et au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire tout renseignement que ceux-ci requièrent pour ses activités.

Cette disposition est semblable à celle qu'on retrouve dans les lois constitutives de l'Agence métropolitaine de transport et des sociétés de transport en commun.

Et l'amendement que nous apporterions, M. le Président, et qui va être circulé...

Le Président (M. Reid) : Il a été distribué, donc vous pouvez y aller.

M. Daoust : Il l'a été? Alors, on commencerait par insérer, après le paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 67... attendez un petit peu que je me retrouve... après le paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 60 édicté par l'article 4 du projet de loi : «5° le rapport financier du réseau pour l'exercice visé.»

Et on insérerait, avant le dernier alinéa de cet article suivant : «Le réseau rend public au même moment le rapport de ses activités sur son site Internet.»

Le Président (M. Reid) : Bon. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Alors, nous allons étudier maintenant l'article 67 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 67 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, nous sommes à préparer un amendement. Parce que nous sommes dans l'article 67, où il y a un rapport, et le rapport... il y a des sommaires qui doivent être faits par chacun des comités. Tous les comités sont nommés, sauf les deux nouveaux comités que nous avons créés, de couronne nord et de couronne sud. Donc, il faudrait les ajouter dans le 1°. Donc, soit on le rajoute dans c soit on crée un d pour pouvoir avoir aussi les rapports des deux comités sur le transport en commun et le transport adapté, le comité de la couronne nord et le comité de la couronne sud, toujours pour le transport par autobus et le transport adapté.

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

M. Daoust : Je suis tout à fait d'accord avec ma collègue. Alors, on va attendre le dépôt de...

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

M. Daoust : On va les suspendre, mais, effectivement, on a créé les comités, et ils ont quand même certaines responsabilités. Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 17 h 1)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons les travaux. Mme la députée de Vachon va soumettre un amendement.

Mme Ouellet : Oui. Donc, je vous le lis : à l'article 67 édicté à l'article 4 du projet de loi, insérer, au deuxième alinéa de l'article 67 édicté par l'article 4, le sous-paragraphe suivant :

«d) le comité des services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite pour les municipalités locales de la couronne nord et celui constitué pour les municipalités locales de la couronne sud, portant sur l'exécution de leur mandat;»

Donc, après discussion, là, avec les gens du ministère, nous sommes arrivés, là, à ce libellé-là pour ajouter, là, les deux comités que nous avons créés précédemment à l'article 35 pour que ces comités-là aussi fassent rapport donc à chaque année à l'intérieur, là, du rapport des activités de leur comité.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous allons revenir maintenant à l'étude de l'article 67 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 67 tel qu'amendé? L'article 67 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 68.

M. Daoust : «Le réseau autorise généralement ou spécialement toute personne, parmi ses employés ou parmi les employés d'un transporteur avec qui il est lié par contrat, à agir comme inspecteur aux fins de l'application de la présente loi et des règlements pris en vertu de l'article 71.»

L'article 68 de la loi permet la nomination d'inspecteurs aux fins de l'application de la présente loi et des règlements.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 68? L'article 68 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 69. M. le ministre.

M. Daoust : «Un inspecteur peut exiger la communication pour examen de tout titre de transport délivré pour le compte de l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 69 de cette loi confère à un inspecteur le pouvoir d'exiger la communication de tout titre de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 69? L'article 69 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 70. M. le ministre.

M. Daoust : «Un inspecteur exhibe sur demande [un] certificat attestant sa qualité.»

L'article 70 de cette loi prévoit l'obligation à un inspecteur de faire connaître sa qualité lorsqu'il intervient.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 70? L'article 70 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, à l'article 71, nous avons, Mme la secrétaire, je crois, un amendement qui a été déposé.

M. Daoust : C'est ce que je qualifierais d'amendement Internet, là.

Le Président (M. Reid) : Ah! d'accord, d'accord. Alors, est-ce que vous voulez le présenter? Bien, vous allez présenter l'article, M. le ministre, et l'amendement?

M. Daoust : Je vais présenter l'article puis je présenterai l'amendement Internet.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, vous avez la parole.

M. Daoust : Alors : «Le réseau peut édicter :

«1° des normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles qu'il exploite;

«2° des conditions au regard des immeubles qu'il exploite et des personnes qui y circulent.

«Un règlement du réseau doit être publié dans un journal diffusé dans son territoire et peut déterminer, parmi ses dispositions, celles dont la violation constitue une infraction qui est sanctionnée par une amende dont le montant peut, selon le cas, être fixe ou se situer entre un minimum et un maximum.

«Un montant fixe ou maximum ne peut excéder, pour une première infraction, 500 \$ si le contrevenant est une personne physique ou 1 000 \$ dans les autres cas. En cas de récidive, ces montants sont portés au double. Un montant minimum ne peut être inférieur à 25 \$.»

Les dispositions de l'article 71 de cette loi permettent l'édition de dispositions réglementaires notamment quant aux normes de sécurité au regard des immeubles que le réseau exploite et des personnes qui y circulent. Les dispositions de nature réglementaires sont semblables à celles que l'on retrouve dans les lois constitutives de l'AMT ou de l'Agence métropolitaine de transport, des sociétés de transport en commun et des conseils intermunicipaux de transport.

L'amendement, M. le Président, étant : insérer, au deuxième alinéa de l'article 71 édicté par l'article 4 du projet de loi et après «doit être»... on doit ajouter «[rendre] public sur le site Internet du réseau. Il doit également être».

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez qu'on dispose de l'amendement, même si on n'a pas nécessairement une copie, pour l'instant, en papier? Ça va en prendre une pour le secrétaire, là.

Des voix : On l'a.

Le Président (M. Reid) : On l'a? O.K., on l'a. Pardon, excusez-moi. Alors, nous allons disposer de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Nous allons procéder à l'étude de l'article 71 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 71 tel qu'amendé? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais que, du côté du ministère, on puisse nous donner des exemples de montants de pénalité, là, qui se... des amendes, là, pour quels genres de cas puis quels genres d'amendes qui sont données par les autres réseaux de transport.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre? Ah! M. Sauvé.

M. Daoust : Je vais demander à M. Sauvé, s'il vous plaît.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, je peux donner un exemple sur le genre d'infraction, là, sur les trains à Montréal. La plupart des lignes de train, sinon la totalité, on a ce qu'on appelle la tarification sur l'honneur. Donc, il n'y a pas de guérite pour entrer, là, les quais sont libres d'accès. Les gens embarquent dans le train, ils doivent avoir leur titre en possession tout le temps de leur trajet. Et, de temps en temps, il y a des inspecteurs qui, au débarquement, vont contrôler les titres. Donc, une personne qui n'a pas de titre à ce moment-là va recevoir une contravention. Pour le montant, je ne me souviens pas, mais, il y a plusieurs années, il me semble que c'était autour de 100 \$ ou 125 \$ l'amende. Mais je ne suis pas tout à fait certain de ça, et ça fait assez longtemps.

M. Daoust : Mais je pense que c'est un système dont ils vont se doter. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on met les balises inférieures et supérieures.

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

Mme Ouellet : Oui. Et je ferai juste rappeler que, encore, pour ce cas-ci, le ministre s'inspire du fonctionnement des sociétés de transport en commun et des CIT... bien, malheureusement, dont il n'a pas voulu s'inspirer pour que les conseils municipaux soient de nature publique.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 71? L'article 71 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 72, M. le ministre.

M. Daoust : «Un règlement édicté en vertu de l'article 71 s'applique même lorsqu'un véhicule du réseau circule hors de son territoire. Il s'applique également dans un immeuble que le réseau possède hors de son territoire. Un inspecteur visé à l'article 68 a compétence aux fins de l'application du présent article.»

En fait, l'article 72 de la loi prévoit l'application de tout règlement du réseau, même dans le cas où le véhicule de transport collectif circule hors de son territoire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 72? L'article 72 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 73. M. le ministre.

M. Daoust : «Quiconque utilise sans autorisation le nom du réseau, son acronyme, son écusson ou son symbole graphique ou entrave ou tente d'entraver de quelque façon que ce soit l'exercice des fonctions d'un inspecteur, le trompe par réticence ou fausse déclaration, refuse de lui fournir un document ou un renseignement qu'il peut exiger ou examiner ou cache ou détruit un tel document commet une infraction et est passible d'une amende d'au moins 250 \$ et d'au plus 500 \$.»

L'article 73 de cette loi crée une interdiction d'utiliser le nom du réseau, son acronyme, son écusson et son symbole graphique. Il interdit également le fait d'entraver le travail d'un inspecteur, de tromper cet inspecteur en lui fournissant de faux documents ou en refusant de lui fournir un document demandé.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 73? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Dans le cas de 73, on ne prévoit pas de récidive, mais, dans le cas de 71, on prévoyait la récidive. Qu'est-ce qu'il arrive en 73 s'il y a récidive?

M. Daoust : Je n'ai pas d'explication de ça, là. Au risque de me faire dire des vilaines choses, c'est une disposition qui est inspirée de l'article de l'AMT.

Mme Ouellet : Oui, mais peut-être que, dans l'AMT, ce n'était pas complet. Je ne sais pas.

M. Daoust : Je ne le sais pas.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est le double, l'amende double, c'est juste qu'il n'y a pas... Tu as toujours la même amende, il n'y a pas d'amende double. La récidive à 71 prévoit que les amendes soient portées au double. C'est que la nécessité a été jugée non nécessaire ici.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 73?

• (17 h 10) •

Mme Ouellet : Oui, je comprends, mais c'est quand même... parce que, dans la Loi sur la qualité de l'environnement, que j'ai eu le plaisir de travailler il y a déjà quelques années, il y avait aussi des clauses, là, concernant le refus de répondre aux inspecteurs puis tout ça, et, de mémoire, les montants étaient beaucoup, beaucoup plus élevés que ça, mais... Dans ce cas-là, je peux comprendre, une première infraction, mais, si ça se répétait, ça ne fait quand même pas des si gros montants que ça, là. Pour une première infraction, peut-être, là, mais, pour des récidives, il me semble qu'on devrait prévoir que les montants sont au moins portés au double, là, en cas de récidive. Parce que le préjudice de refuser... Dans le fond, je pense surtout au deuxième, là, «entrave ou tente d'entraver de quelque façon que ce soit [le travail] d'un inspecteur», mais il y a aussi l'utilisation du «nom du réseau, son acronyme, son écusson ou son symbole graphique». Ça peut être un individu qui fasse ça. Ça fait que, d'un côté, un individu, 250 \$ à 500 \$, ça paraît, mais, si c'était une entreprise, je peux-tu vous dire que ce n'est rien pantoute comme montant? Et ça peut porter un préjudice important.

Je suis un peu surprise de voir ces deux choses-là amalgamées parce que...

M. Daoust : La Loi sur les transports, qui a été amendée en 2015, prévoit textuellement la même chose.

Mme Ouellet : Laquelle Loi sur les transports?

Mme Bacon (Nathalie) : La T-12.

Mme Ouellet : La Loi du ministère des Transports, la...

Mme Bacon (Nathalie) : La Loi sur les transports, chapitre T-12. On vient juste de faire un omnibus transport en mai 2015, où qu'on a amendé la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport pour prévoir des inspections puis des contrôles. On a fait la même chose pour dans la Loi sur les transports. Alors, c'est le projet de loi n° 36. Et ces dispositions-là, pénales, pour l'inspecteur, étaient au même effet. Donc, c'est une législation très récente.

M. Daoust : C'est l'article 146?

Mme Bacon (Nathalie) : L'article 48.36.6.

M. Daoust : 48.36.6.

Mme Ouellet : O.K. Vous me dites, c'est la loi omnibus sur les transports, adoptée en mai 2015?

Mme Bacon (Nathalie) : Le projet de loi n° 36, je ne me souviens pas de la date de sanction, là... d'adoption.

Mme Ouellet : Ce n'était pas un projet de loi juste sur le transport?

Mme Bacon (Nathalie) : Ça couvrait plusieurs sujets en transport, le projet de loi n° 36, qui a été adopté au printemps 2015.

Mme Ouellet : O.K., parce que ce n'était pas cette commission-ci qui siégeait.

M. Daoust : Et c'était sur quoi?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est la commission des transports, oui.

Mme Ouellet : Commission des transports qui siégeait sur cette loi omnibus là?

Mme Bacon (Nathalie) : 12 juin, la date d'adoption, qu'on me dit.

Mme Ouellet : ...

Mme Bacon (Nathalie) : Je ne me souviens pas, je n'ai pas le souvenir, là, si c'était vous en opposition. Je n'ai pas le souvenir, là.

Mme Ouellet : On peut-u juste sauter celui-là? On va faire quelques petites validations puis on vous revient.

M. Daoust : Voulez-vous qu'on vous fasse une copie?

Mme Ouellet : Oui, je veux juste le regarder, parce que là...

Le Président (M. Reid) : Vous voulez qu'on suspende les travaux ou on suspend l'article?

M. Daoust : On va suspendre les travaux pour une minute, là.

Le Président (M. Reid) : Alors, on va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 14)

(Reprise à 17 h 19)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous étions à l'étude de l'article 73. Y avait-il d'autres interventions sur l'article 73? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Juste une validation, parce qu'effectivement est mis, dans le même article, ce que je disais un petit peu plus tôt à micro fermé, deux manquements qui sont de nature complètement différente, dont le premier qui, si jamais il était réalisé, serait plutôt réalisé par une entreprise. Et donc 250 \$ à 500 \$, ça ne fait pas des très gros montants.

Mais je me demandais : Si jamais il y avait violation, là, du nom du réseau, est-ce que les lois pour les marques de commerce, puis tout ça, s'appliqueraient tout de même ou si cette disposition-là vient limiter la portée en disant : Bien, c'est seulement qu'une amende de 250 \$ à 500 \$, puis l'entreprise peut s'en tirer, là?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Ici, le projet de loi n° 76 prévoit une amende pénale spécifique. Alors, s'il y a d'autres lois qui s'appliquent, notamment les lois fédérales, comme en matière de marque de commerce — on doit par contre répondre à la définition de marque de commerce — ces lois-là vont s'appliquer, alors on va avoir multiples infractions, oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 73? L'article 73 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 74.

• (17 h 20) •

M. Daoust : «Le réseau peut tenter une poursuite pénale pour la sanction d'une infraction visée au présent chapitre.»

L'article 64 confère au réseau le pouvoir d'intenter des poursuites pénales.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 74? L'article 74 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 75.

M. Daoust : «Toute cour municipale du territoire du réseau a compétence à l'égard de toute infraction visée au présent chapitre.»

L'article 75 de la loi confère aux cours municipales présentes sur le territoire du réseau la juridiction pour entendre les affaires liées aux infractions pénales.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 75? L'article 75 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 76. M. le ministre.

M. Daoust : «L'amende appartient au réseau lorsque celui-ci a tenté la poursuite pénale.

«Les frais relatifs à une poursuite intentée devant une cour municipale appartiennent à la ville dont dépend cette cour, sauf la partie des frais remis par le percepteur [ou] autre poursuivant en vertu de l'article 345.2 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1) et sauf les frais remis au défendeur ou imposés à cette ville en vertu de l'article 223 [du] code.»

L'article 76 de cette loi départage entre le réseau et la municipalité concernée la propriété de l'amende pénale et celle des frais.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 76? L'article 76 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons maintenant au chapitre X, les dispositions transitoires. M. le ministre, nous sommes à l'article 77.

M. Daoust : Le réseau de transport métropolitain est substitué à l'Agence métropolitaine de transport à l'égard des fonctions qui lui sont confiées par la présente loi; il en acquiert les droits et en assume les obligations.

Malgré le premier alinéa, les actifs et les passifs de l'Agence métropolitaine de transport à l'égard des fonctions confiées au réseau sont transférés au réseau selon la valeur et les conditions que détermine le gouvernement.

Il s'agit d'un article usuel lors de transferts de responsabilités entre organismes publics. Premier alinéa de l'article 67, cette loi est dite une mesure transitoire ayant pour effet de substituer le réseau à l'Agence métropolitaine de transport à l'égard des fonctions que le projet de loi propose de confier au réseau. Il précise également les effets juridiques de cette substitution, à savoir que le réseau acquiert les droits de l'agence et en assume les obligations.

Deuxième alinéa, l'article prévoit toutefois que le transfert des actifs et les passifs de l'Agence métropolitaine de transport à l'égard des fonctions confiées au réseau sera effectué selon la valeur et les conditions que déterminera le gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 77? L'article 77 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 78, M. le ministre.

M. Daoust : Oui, avec un petit amendement qui va suivre, M. le Président.

Le réseau succède aux droits des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, constitués en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, au chapitre C-60.1, et de la ville de Sainte-Julie pour la continuation de leurs contrats en matière de transport collectif jusqu'à leur échéance.

L'article 78 de la loi édicte une mesure transitoire qui prévoit que le réseau succède aux droits des conseils intermunicipaux de transport et au Conseil régional de transport de Lanaudière et de la ville de Sainte-Julie pour la continuation de leur contrat en matière de transport collectif jusqu'à leur échéance.

Et l'amendement, qui est en voie d'être circulé, consiste à :

1° ajouter, à l'article 68 édicté par l'article 4 du projet de loi et après «droits», «et [...] obligations» — droits et obligations; et puis,

2° insérer, à cet article, avant «et de la ville», «de la municipalité régionale de comté de L'Assomption, de la municipalité régionale de comté des Moulins».

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons disposer d'abord de l'amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, si on insère, en 78, «[les municipalités régionales] de comté de L'Assomption, [...]municipalité régionale de comté des Moulins», j'imagine, ça, c'est pour les sections hors zone?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Non, il s'agit de deux MRC qui sont sur le territoire de l'autorité. C'est rendu nécessaire, cependant, parce qu'au CRT de Lanaudière le CRT est responsable des lignes qui assurent les liaisons entre les MRC. Mais les lignes qui sont internes à chacune des MRC sont gérées par la MRC Les Moulins et la MRC de L'Assomption. Donc, si on veut être certains que les contrats vont succéder, là, il faut nommer de façon spécifique ces deux MRC là en plus du CRT de Lanaudière.

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

Mme Ouellet : O.K. Et est-ce que, dans le 78, c'est clair que l'ensemble des contrats des CIT vont se poursuivre tels quels, incluant les contrats qui vont également hors zone?

M. Sauvé (Sylvain) : Les contrats qui sont sous la responsabilité du CRT Lanaudière sont justement des contrats qui vont hors zone. On en avait discuté lors d'une séance précédente, je crois qu'il y a neuf circuits, si je me souviens bien, qui sont du ressort du CRT de Lanaudière.

Mme Ouellet : Mais il n'y a pas juste Lanaudière qui a des contrats hors zone, il y a aussi vers Saint-Hyacinthe et, si ma mémoire est bonne, dans le bout de Beauharnois. Je vais ressortir mes cartes, là. On avait discuté un peu plus du cas de Lanaudière, puisque mon collègue, là, était de cette zone-là. Mais, oui, c'est exactement ça. Donc, il y a des contrats qui, dans le CIT de La Vallée-du-Richelieu, le réseau coupe ce CIT-là en deux, et, du côté du CIT du Haut-Saint-Laurent, la même chose. Puis il y en a même un troisième, le CIT du Sud-Ouest. Ah! puis le CIT Chambly-Richelieu-Carignan, il y a un petit bout qui n'est pas dans le réseau. Ça fait que est-ce qu'ils sont tous couverts dans l'article 78?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, ils sont tous couverts par le mot «CIT» au tout début, l'expression «CIT» au tout début, là. Ça les couvre tous, et il y en a sept au total, en incluant ceux que vous avez nommés.

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

Mme Ouellet : Et on comprend que tous les contrats qui sont en cours actuellement se poursuivent tels quels.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 78... pardon, sur l'amendement? Est-ce qu'il y a d'autres interventions? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant à l'étude de l'article 78 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 78 tel qu'amendé? L'article 78 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons à l'article 79, M. le ministre.

M. Daoust : Avec un amendement, M. le Président, qui ressemblera beaucoup au précédent. Alors :

Le réseau devient, sans reprise d'instance, partie à toute procédure à laquelle était partie l'Agence métropolitaine de transport à l'égard des fonctions qui lui sont confiées.

Il en est de même pour toute procédure impliquant un conseil intermunicipal de transport, le Conseil régional de transport de Lanaudière ou la ville de Sainte-Julie concernant un contrat en matière de transport collectif.

L'article 79 de la loi édicte une mesure transitoire afin d'éviter les frais et les délais qu'occasionne la reprise d'instance. Ce que nous prévoyons, c'est d'insérer, à l'article 79 édicté par l'article 4 du projet de loi et après «Lanaudière», «, la municipalité régionale de comté de L'Assomption, la municipalité régionale de comté des Moulins».

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 79 tel qu'amendé, est-ce qu'on a des interventions? L'article 79 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 80.

M. Daoust : Malgré toute loi inconciliable, les instances d'expropriation en cours et commencées par l'Agence métropolitaine de transport ou par le ministre pour son compte, liées aux fonctions que la présente loi confère au Réseau, sont continuées par le ministre pour le compte du réseau.

La présente loi opère également cession en faveur du réseau du bénéfice de toute réserve imposée en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation (chapitre E-24) et dont l'Agence métropolitaine de transport est titulaire le — et là on indiquera la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 4 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de la loi) — eu égard aux fonctions que la présente loi confère au réseau.

Le premier alinéa de l'article 80 édicte une mesure transitoire afin de permettre la continuation par le ministère des Transports pour le compte du réseau des instances d'expropriation en cours le jour d'édiction de la loi pour les projets liés aux fonctions confiées au réseau, et le deuxième alinéa de l'article édicte également une mesure transitoire afin d'éviter le préjudice, les frais, les délais liés qu'occasionnerait la reprise de toute réserve imposée en vertu de l'article 75 de la Loi sur l'expropriation

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 80? L'article 80 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 81, M. le ministre.

M. Daoust : Aucune publicité des droits qui concernent un immeuble, devenus ceux du réseau par l'effet de la présente loi, n'est requise au registre foncier.

Le réseau peut toutefois, à l'égard d'un immeuble et s'il le juge opportun, publier un avis qui fait état du transfert ou de la cession, fait référence à la présente loi et contient la désignation de l'immeuble.

Le premier alinéa de 81 tient lieu de publicité en faveur du réseau, des droits qui concernent un immeuble. Le deuxième alinéa de cet article prévoit un formalisme allégé, advenant que le réseau juge opportun de publier ses droits au registre foncier afin de faire état de transfert en sa faveur.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 81? L'article 81 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 82, M. le ministre.

• (17 h 30) •

M. Daoust : Les membres du personnel de l'Agence métropolitaine de transport, affectés à des fonctions liées à celles confiées au réseau et identifiés par le président du comité de transition désigné en vertu du deuxième alinéa de l'article 6 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, on indiquera l'année et le numéro de chapitre de la loi, deviennent, sans autre formalité, des employés du réseau.

L'article 82 de la loi prévoit des mesures transitoires pour opérer le transfert des employés de l'Agence métropolitaine de transport et ceux de la Société de transport de Laval, de la société de transport de Longueuil, de la Société de transport de Montréal affectés à des fonctions liées à celles du projet confié au réseau. Ainsi, les employés ciblés sont identifiés par le président du comité de transition. Les conditions de travail de ces employés seraient préservées; ils conservent leurs conditions de travail pour leur intégration au sein du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 82? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, j'imagine qu'il va y avoir deux régimes, là, le régime de transition puis quand la transition va être terminée, mais j'aimerais ça qu'on ait un petit peu plus d'explications, parce qu'on va avoir des membres de personnel qui vont provenir de plusieurs instances avec chacune leur mode de rémunération, leurs avantages sociaux, et qui vont se retrouver à travailler tous pour la même structure.

Et ce que j'entends dans la transition, et on va l'avoir en 83 aussi, c'est que c'est les mêmes conditions qui sont transférées. Donc, les conditions qui étaient avant sont celles après, puis ça, ça dure pendant combien de temps avant que ça soit des nouvelles conditions? Et quand est-ce que vous pensez que ça va être des conditions uniformisées qui vont s'appliquer à l'ensemble du personnel du réseau?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Moi, je ne suis pas le spécialiste de ces questions-là. Me Poisson était venu les expliquer l'autre fois, là, l'avocat du ministère du Travail. Je ne sais pas si Me Bacon est en mesure de répondre davantage.

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous voulez des explications, on peut faire revenir Me Poisson.

Mme Ouellet : Je pense que ça serait important parce que, pour les personnes qui sont touchées par ces changements-là, je pense que ça vaut la peine de clarifier. Je pense que ça peut lever un certain nombre d'incertitudes sur le transfert parce que c'est des grosses transitions qui se font entre plusieurs organisations.

M. Daoust : M. le Président, je suis aussi intéressé à savoir comment ça va se passer. Alors, je pense qu'on veut tous savoir comment ça va se passer...

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que vous...

M. Daoust : ...parce que c'est sensible, comme...

Le Président (M. Reid) : Parce qu'il y a un certain temps, j'imagine, un certain délai avant que Me Poisson arrive.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Ça ne sera pas aujourd'hui. Donc, on va suspendre les articles, avec le consentement des membres de la commission.

M. Daoust : Lesquels articles qu'on doit suspendre pour ça, là?

Le Président (M. Reid) : Les deux articles?

M. Daoust : Est-ce que vous pourriez nous indiquer lesquels?

Mme Bacon (Nathalie) : 82, 83...

Le Président (M. Reid) : 82, 83?

Mme Bacon (Nathalie) : ...84, 85, 86. 82 à 86.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour suspendre les articles 82 à 86?

Des voix : Consentement.

M. Daoust : ...on n'est pas contre, mais on a besoin de comprendre.

Le Président (M. Reid) : Donc, on suspend ces articles-là, 82 à 86, et donc on peut passer à l'article 87?

M. Daoust : Oui.

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

M. Daoust : Malgré toute disposition inconciliable, les projets suivants, mentionnés à l'annexe du Règlement édictant des mesures transitoires nécessaires à l'application de la Loi sur les infrastructures publiques, édicté par le décret n° 281-2014 du 26 mars 2014, devenus ceux du réseau par l'effet de la présente loi, se poursuivent conformément aux dispositions de la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, approuvée par le décret n° 96-2014 du 1er février... du 12 février, pardon, 2014, et ses modifications :

- 1° Centre d'entretien pour train à Lachine;
- 2° Centre d'entretien pour... Pointe-St-Charles;
- 3° projet Réno-Tunnel — Tunnel Mont-Royal; et
- 4° Train de l'Est.

L'article 87 édicte une mesure transitoire particulière pour quatre projets majeurs afin qu'ils se poursuivent conformément aux dispositions de la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique : Centre d'entretien pour train à Lachine, Centre d'entretien pour train Pointe-St-Charles, projet Réno-Tunnel — Tunnel Mont-Royal et le Train de l'Est.

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

Mme Ouellet : Oui. Du côté du Train de l'Est, je croyais que c'était terminé.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Ce qu'il reste à terminer, ce sont des mesures pour permettre l'accessibilité universelle à certaines gares. Présentement, on a environ 93 % des gares qui sont accessibles universellement, donc, aux personnes à mobilité réduite et handicapées. Il reste certains travaux à faire et l'AMT doit les compléter... en 2016, plutôt.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 87? L'article 87 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 88.

M. Daoust : Malgré toute disposition inconciliable, les dispositions de la section IX.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) continuent de s'appliquer aux projets suivants d'infrastructure de transport collectif que la Caisse de dépôt et placement examine conformément à une décision du gouvernement :

- 1° le Système léger sur rail sur le nouveau pont du Saint-Laurent; et
- 2° le Train de l'Ouest.

L'article 88 de la loi indique une mesure transitoire particulière pour deux projets majeurs afin que la Caisse de dépôt et placement du Québec puisse en continuer l'examen : le Système léger sur rail et le Train de l'Ouest.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, on comprend que le Système léger sur rail... C'est drôle qu'on ait écrit «sur le nouveau pont du Saint-Laurent» parce qu'on avait décidé qu'on gardait le «pont Champlain» — le nom du pont Champlain?

M. Daoust : On en fait juste un.

Mme Ouellet : On peut-u dire : «Sur le nouveau pont Champlain»?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est le nom du projet tel qu'il est connu au gouvernement et enregistré au PQI. On a été obligés de reproduire le nom exact du projet inscrit au PQI.

Mme Ouellet : Parce que ça a été compliqué de garder le nom, hein? Vous vous rappelez tout le débat qu'on a eu juste sur le nom du pont.

Et le Train de l'Ouest, c'est des infrastructures, donc, qui n'appartiendront pas au réseau?

M. Daoust : Actuellement, ce qu'on dit simplement, c'est qu'il continue de les examiner, la décision étant à être prise. Moi, j'ai des conversations, des discussions, le ministère, il n'y a pas de... le projet actuellement n'est pas avec la... la caisse examine, mais il n'y a pas d'entente qui a été faite. Mais il faut la disposition transitoire pour qu'on continue de pouvoir le faire avec la caisse.

Mme Ouellet : O.K. Si les projets étaient gérés par la caisse, comme elle l'étudie, donc, à ce moment-là, est-ce que les actifs appartiendraient au réseau?

M. Daoust : À la caisse. À ce moment-là, ils vont les acheter, ils vont les opérer.

Mme Ouellet : Donc, on comprend que, dans ces deux cas-là, les actifs n'appartiendraient pas au réseau?

M. Daoust : Non, mais l'opération pourrait être faite par le réseau, là. Il y a un contrat possible d'impartition parce que la caisse n'est pas nécessairement un opérateur.

Mme Ouellet : Et la tarification? Est-ce que ce serait une tarification qui serait décidée par l'autorité ou c'est une tarification qui serait décidée par la caisse?

Mme Bacon (Nathalie) : Dans la Loi sur les transports, c'est prévu que c'est la caisse qui fixe les tarifs, d'une part. D'autre part, dans la Loi sur l'autorité, l'autorité a pour mission de voir à l'intégration des tarifs. Donc, comme dans n'importe quel projet, les partenaires, les parties prenantes à un projet, ou les parties intéressées, ou les autorités municipales, locales, régionales devront s'entendre sur certains objets.

Mme Ouellet : Il pourrait donc être tout à fait possible qu'il n'y ait pas du tout de tarif intégré et que la caisse, pour assurer sa rentabilité, ait ses propres tarifs, et à ce moment-là on se retrouverait avec exactement le contraire de l'objectif qui est poursuivi par cette loi-là, donc des nouveaux tarifs qui s'ajouteraient, alors que l'objectif, c'est d'avoir des tarifs intégrés?

M. Daoust : Et ce que vous dites est vrai, mais c'est parce qu'il n'y a pas eu d'entente sur ça encore. Mais il n'y a aucun intérêt, pour le gouvernement du Québec, d'avoir des tarifs qui sont complètement aux opposés, et tout ça, là. Parce qu'en bout de ligne la caisse doit y voir son intérêt, mais il doit le faire à l'intérieur de ce que l'autorité a comme responsabilité aussi, là. L'autorité, elle doit les intégrer, les tarifs. Alors, la discussion qu'il va y avoir entre partenaires, ça va être ça, et ce n'est pas négocié encore.

Mme Ouellet : Non, je comprends que ce n'est pas négocié, mais on peut, d'ores et déjà, soulever des problématiques qui pourraient survenir. La Caisse de dépôt et placement ne va pas fixer des tarifs pour faciliter le transport en commun. Elle, elle va fixer des tarifs pour assurer sa rentabilité. Donc, c'est deux motifs complètement différents.

M. Daoust : Oui, c'est vrai. Je comprends ce que vous dites, mais comprenons aussi — puis je prends la Loi sur les transports ici — on dit : «Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public...» Le gouvernement ne laissera pas la caisse décider, unilatéralement toujours, des tarifs. Il va y avoir des balises à l'intérieur de ça.

Et c'est ça qui est toute la partie, je dirais... la négociation va être ça. Imaginons, pour les fins de la discussion, qu'installer un SLR, ça coûte 2 milliards. Imaginons. Et ce 2 milliards là, imaginons qu'avec la tarification que proposerait la caisse, cette tarification-là ferait en sorte que ce serait démesuré. Imaginons qu'ils ne paient que 1,5 milliard pour être capables d'avoir une tarification qui correspond à celle du gouvernement, bien, la discussion, elle va être là. La discussion, elle va être de qu'est-ce que le gouvernement doit faire pour préserver l'objectif d'intérêt public puis de la concordance avec les autres tarifications. En fait, actuellement, on essaie de devancer la négociation qui aura lieu avec la caisse.

Mme Ouellet : Là, on n'essaie pas de devancer, on essaie de prévoir les possibilités.

• (17 h 40) •

M. Daoust : Oui, je le comprends. Je comprends ce que...

Mme Ouellet : Parce que, dans le cas que vous me dites, parce que la caisse va gérer un projet, la caisse doit assurer un rendement, assurer un rendement, de l'avoir en particulier de nos retraites, donc elle va y aller seulement qu'en fonction du rendement. Elle n'est pas dans une vision de bien commun ou d'améliorer ou de favoriser le transport en commun, elle est dans une vision de rendement et elle va chercher à avoir son rendement moyen ou même mieux, là, mais, en tout cas, elle ne visera certainement pas à avoir moins que son rendement moyen, là. Donc, si, pour atteindre son rendement, elle doit charger des tarifs qui sont plus élevés que l'habitude, bien, ça va être sa façon d'aller chercher son rendement. Sinon, elle ne serait pas intéressée par le projet. Elle ne fait pas ça pour nos beaux yeux, elle ne fait pas du bénévolat, elle ne fait pas de l'action caritative, donc elle...

M. Daoust : Vous pensez?

Mme Ouellet : Hein?

M. Daoust : Vous pensez?

Mme Ouellet : Non. Je pense que non. Et donc elle va chercher à avoir son rendement. Et ça, ce n'est pas nécessairement compatible avec la vision de l'autorité de favoriser le transport en commun et d'avoir un tarif le plus universel possible. Parce que les gens qui vont aller prendre, que ce soit le Système léger sur rail ou Train de l'Ouest, ils risquent de ne pas prendre que. En tout cas, surtout le Système léger sur rail, là, ils risquent de prendre en plus l'autobus et même le métro à Montréal, là, donc ça va être une intégration dans une boucle. J'ai de la misère à voir comment ça, c'est compatible avec le rôle de l'autorité.

M. Daoust : O.K. En fait, sans vouloir aller en gestion de portefeuille, loin, comprenons qu'un gestionnaire de portefeuille travaille, dans une caisse ou dans un portefeuille de la taille de la caisse, sur une notion d'appariement entre et des investissements sur des périodes longues. On le voit encore plus en assurance vie où on va faire un appariement entre nos hypothèses actuarielles puis le rendement. On doit obtenir un certain rendement puis on le fixe. Alors, l'avantage que nous avons dans un dossier comme celui-là, c'est de dire — et je reprends mon exemple du 2 milliards de dollars : À combien faut-il que je le place annuellement pour les prochains, imaginons, 25 ans, pour que j'aie un appariement avec mon besoin à la fin, avec mes objectifs de retraite, si c'est le cas, si c'est ce que je couvre? Rappelons-nous qu'ils ont aussi plusieurs clients qui ont des objectifs différents. Alors, ils le font de cette façon-là, et c'est là où le scénario se mesure. Puis ils vont nous dire : Nous, si on met, imaginons encore une fois, 2 milliards de dollars, il faut qu'on ait tel rendement, puis ça va se traduire par telle tarification parce que nos hypothèses d'achalandage sont celles-là.

S'il y a un écart entre les deux — et toute la négociation est là, et je vais y participer — à ce moment-là, la seule façon qu'on a de le rapprocher, c'est combien ils vont mettre au départ. Et, si c'est 1,5 milliard ou de 2, bien, c'est ce 500 millions là dont on va discuter. Mais le gouvernement a ses objectifs, il va imposer ses balises à l'intérieur de ça, et il va falloir arriver à une concordance entre les hypothèses, et, si les hypothèses n'arrivent pas, c'est cet écart-là qu'il faut combler. C'est comme ça qu'on le fait, en gestion de patrimoine.

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

Mme Ouellet : Et donc, s'il y a un écart à combler, un 500 millions, prenons cet exemple-là, c'est le gouvernement qui va le combler.

M. Daoust : Ça peut être le gouvernement qui va le combler.

Mme Ouellet : Et donc, si le gouvernement se retrouve à combler l'écart pour que la Caisse de dépôt et placement ait sa rentabilité, c'est quoi, l'avantage de faire affaire avec la Caisse de dépôt et placement puisque le gouvernement va, de toute façon, devoir payer?

M. Daoust : Je comprends. C'est parce que c'est la capitalisation du programme qui est importante dans ça. C'est que le gouvernement n'aura pas à déboursier le 1,5 milliard, n'aura pas à emprunter le 1,5 milliard pour couvrir cette partie-là. Alors, dans le scénario que nous faisons, puis ce n'est pas nécessairement le modèle qui va être suivi, mais, dans le scénario que nous faisons, le gouvernement a 500 millions à mettre. Dans l'autre scénario, il a 2 milliards à mettre. C'est là, là, qu'est le point. Alors, on ne s'en va pas jouer dans la dette du Québec. Et, quand la caisse investit dans les programmes d'infrastructures en Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Zélande ne le reconnaît pas dans sa dette. Alors, on se dit : S'ils sont capables de le faire pour un aéroport en Angleterre, s'ils sont capables de le faire pour une autoroute en Allemagne, ils sont capables de le faire chez nous. Et, à ce moment-là, ce que ça veut dire, c'est qu'on n'augmente pas la dette, mais on est capables d'offrir le service à un coût ou à un niveau d'endettement beaucoup, beaucoup, beaucoup moindre. C'est ça qui est le scénario, puis c'est la façon, normalement, que ça fonctionne.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends tout à fait qu'on n'augmente pas la dette puisque c'est quelqu'un d'autre qui en prend une grosse partie, mais on n'a pas le rendement qui vient avec non plus. Donc, des dettes qui ont des rendements quasi garantis, parce que ça va être à peu près ça pour la Caisse de dépôt et placement, ça va être des rendements quasi garantis pour la portion où ils vont trouver que le risque est trop gros, c'est là qu'ils vont demander la contribution du gouvernement. Ça fait qu'ils vont s'assurer que le cadre qu'ils vont se donner, ça va être du rendement quasi garanti. Dans le fond, on va se retrouver à prendre la partie qui n'est pas payante, mais toute la partie qui est payante, et avec le rendement garanti, c'est la Caisse de dépôt qui va l'encaisser. Je comprends que la Caisse de dépôt, c'est nos retraites, là, mais, quand même, le gouvernement va se priver de ces rendements-là.

M. Daoust : Mais là vous comprenez qu'on est dans le débat du projet du SLR, là, plus que dans le projet de loi qu'on est en train d'étudier actuellement, là. Je vous répète que les discussions sont actuellement en cours sur ça, puis la partie de profitabilité que vous mentionnez, il y a des hypothèses puis il y a une partie de risque dans ça parce que vous devez faire des projections d'achalandage, et ces projections d'achalandage là, vous devez les mettre fermes.

Mais c'est un algorithme qui est relativement complexe et puis, comme vous avez une formation d'ingénieur, vous auriez beaucoup plus de facilité à la comprendre, je suis persuadé, mais ce que je vous dis, c'est qu'on sort du débat un petit peu ici. Ce qu'on essaie simplement de prévoir, c'est que ces deux projets-là, bien, on met une disposition qui va être transitoire et où on dit tout simplement que la caisse «examine» actuellement. Quand on arrivera à faire le SLR puis quand on fera le Train de l'Ouest et, si c'est la caisse qui le fait ou qu'ils le font tous les deux, bien, à ce moment-là, on aura peut-être un débat dans un autre forum. Mais, aujourd'hui, ce qu'on dit simplement, c'est que la caisse peut continuer de les examiner.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends qu'on dit que la caisse peut continuer de les examiner, mais je comprends aussi que les résultats de ça peuvent être inconciliables avec les mandats de l'autorité et les objectifs de l'autorité.

M. Daoust : Et je répète ce que j'ai dit tantôt : C'est que le gouvernement a quand même une loi qui le guide, et la Loi sur les transports prévoit que les objectifs doivent être d'intérêt public. Alors, ce n'est pas d'abuser de la population; au contraire, c'est de l'intérêt public. Et l'intérêt public, c'est de s'assurer qu'il y a le plus d'uniformité possible à travers le système. C'est tout.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 88? L'article 88 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 89. M. le ministre.

M. Daoust : Le réseau est un organisme municipal pour l'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1).

L'article 89 de la loi vise à assimiler le réseau à un organisme municipal en ce qui concerne l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 89? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, comme pour l'ART, là — je reviens au niveau, là, de la confidentialité des informations à long terme : alors, en vertu de l'article 33 de la Loi sur l'accès aux documents, un organisme municipal, au même titre que le Conseil exécutif ou le Conseil du trésor, par exemple, peut retenir certaines informations confidentielles pendant 25 ans.

Alors, l'AMT n'est pas reconnue comme étant un organisme municipal selon sa loi constitutive, et on confère, ici, au RTM la possibilité de retenir des informations pendant un long bout de temps. Alors, par principe de transparence, évidemment que je ne serai pas en faveur d'une telle mesure. Alors, garder pendant 25 ans une information, je pense, ce n'est pas...

Mme Bacon (Nathalie) : ...il y a d'autres organismes qui sont assujettis à cette loi-là. Il faudrait vérifier, là.

Le Président (M. Reid) : Voulez-vous parler dans le micro pour qu'on puisse comprendre et vous enregistrer?

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. Si vous... voudrez bien qu'on fasse une vérification, parce que je ne suis pas certaine de votre allégation.

M. Daoust : On va le suspendre. Et j'avais un amendement qu'on passera au même moment ou...

Mme Ouellet : ...le déposerait?

Le Président (M. Reid) : Oui, déposez-le.

M. Daoust : D'accord, je vais le déposer.

Le Président (M. Reid) : Bien oui.

M. Daoust : Alors, on dépose l'amendement. Est-ce qu'il a été circulé?

Le Président (M. Reid) : Ça vient, là.

M. Daoust : Bon, O.K.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Alors, on...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Comment?

Une voix : ...

M. Daoust : C'est là qu'on va le placer?

Le Président (M. Reid) : Enfin, c'est un amendement, mais c'est un amendement qui ne s'applique pas à 89. C'est ça?

M. Daoust : Non, c'est ça.

Mme Bacon (Nathalie) : Non, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : C'est un amendement qui est un ajout.

M. Daoust : Simplement faire un 89.1 parce que c'est la place où on peut le placer plus facilement.

Mme Bacon (Nathalie) : Avant 90.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, écoutez, ce que je vous propose, si j'ai le consentement, c'est qu'on suspende l'étude de l'article 89 et qu'on passe à l'étude de cet amendement qui correspond à l'introduction d'un nouvel article.

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors donc, l'article 89 est suspendu. Et, M. le ministre, vous avez la parole pour présenter cet amendement qui correspond à l'introduction d'un article.

M. Daoust : Alors, on ajouterait, après l'article 89, 89.1, qui serait : Advenant la dissolution du réseau, tous les actifs sont dévolus à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur cet article?

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : La question, c'est : Pourquoi?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Sauvé.

M. Daoust : La réponse va être... O.K.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, c'est un amendement similaire à ce qu'on a fait dans la Loi sur l'autorité. L'objectif, c'est de faire en sorte que les contrats de services entre le réseau et l'autorité et entre l'autorité et les sociétés de transport, dans le cas de l'amendement qu'on a fait sur l'autorité, ne soient pas assujettis aux taxes de vente. Donc, ça fait en sorte que le contrat de services, là, qu'on a entre les organismes, là, ne sera pas taxé à hauteur de 15 %. Donc, ça permet d'économiser pas mal d'argent.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement qui introduit l'article 89.1? Cet amendement est...

M. Surprenant : Ça veut dire que...

Le Président (M. Reid) : Pardon.

M. Surprenant : ...ça prenait, là, une désignation, finalement, là, immédiate, pour éviter qu'il y ait cette taxe-là, mais par contre ça n'empêchait pas la possibilité d'estimer qu'une autre organisation pourra éventuellement, là... ça n'empêche pas les législateurs de faire autrement, éventuellement, quand même. C'est ce que vous avez dit, à l'époque, pour l'autre...

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, exactement.

M. Surprenant : Tout à fait. O.K.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement qui introduit l'article 89.1? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Donc, nous avons donc introduit l'article 89.1. M. le ministre, nous en sommes à l'article 90.

M. Daoust : 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 10 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 du réseau.

Le rapport contient une évaluation sur l'efficacité et la performance du réseau incluant des mesures d'étalonnage.

Le ministre dépose le rapport à l'Assemblée nationale.

L'article 90 de la loi prévoit l'obligation au ministre des Transports d'évaluer l'efficacité et la performance du réseau et de dresser un rapport qu'il remet au gouvernement. Cet exercice doit avoir lieu 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.

Et ce que nous aurions, c'est un amendement, M. le Président, qui consisterait à remplacer, à l'article 90 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté à l'article 4 du projet de loi, «dix» par «cinq», et ajouter, à cet article et après «réseau», «et la composition de son conseil d'administration».

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a une version écrite?

M. Daoust : Qui est ce que nous avons, si on se souvient, qui avait été...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a une version écrite?

M. Daoust : ...qu'on avait eu avec l'autorité.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : On va se donner quelques minutes de suspension.

(Suspension de la séance à 17 h 53)

(Reprise à 17 h 56)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. M. le ministre, voulez-vous présenter l'amendement que vous apportez à l'article 90?

M. Daoust : Oui. Écoutez, c'est : Remplacer, à l'article 90 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain édicté par l'article 4 du projet de loi, «dix» par «cinq», premièrement; et d'ajouter à l'article et après «réseau», «et la composition de son conseil d'administration».

C'est une concordance avec ce que nous avons déjà amendé lorsque nous avons fait l'autorité.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons étudier l'article 90 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 90 tel qu'amendé? L'article 90, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 95, M. le ministre.

M. Daoust : 91?

Le Président (M. Reid) : Pardon, 91. Pardon. C'est le temps qu'on arrête.

M. Daoust : Alors, le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi, à l'exception des articles 52 à 57, qui relèvent du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

L'article 91 de cette loi établit les responsabilités politiques et juridiques respectives du ministère des Transports, du ministère 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) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 91? L'article 91 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons terminé l'étude... sauf les articles suspendus de l'article 4 du projet de loi. Nous allons laisser, si vous consentez, l'article 4 ouvert. On ne le suspendra pas parce que nous allons revenir, je pense, la prochaine fois, avec les articles 82 à 85, parce qu'on aura le... Me Poisson sera avec nous, peut-être?

M. Daoust : ...89.

Une voix : 82 à 86.

Le Président (M. Reid) : 86, pardon. Et on a aussi 89 qui va être là. Donc, nous allons y revenir avec l'information.

M. Daoust : C'est ça, on va revenir avec les spécialistes.

Le Président (M. Reid) : Donc, on va laisser l'article 4 ouvert. Nous allons continuer à l'étudier en revenant à ces points lors de notre prochaine rencontre.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux jusqu'au mardi 12 avril, à 10 heures.

(Fin de la séance à 17 h 58)