



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 12 avril 2016 — Vol. 44 N° 60

Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant
l'organisation et la gouvernance du transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal (12)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 12 avril 2016 — Vol. 44 N° 60

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
- * M. Martin Breault, idem
- * Mme Danièle Cantin, idem
- * M. Jean-Martin Poisson, ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 12 avril 2016 — Vol. 44 N° 60

**Étude détaillée du projet de loi n° 76 — Loi modifiant l'organisation
et la gouvernance du transport collectif dans
la région métropolitaine de Montréal (12)**

(Dix heures sept minutes)

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

La commission est réunie afin de 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. Tanguay (LaFontaine) et M. Roy (Bonaventure), par M. Villeneuve (Berthier).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la secrétaire. Nous sommes toujours à l'étude de l'article 4 qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, qui comprend 90 articles. Il nous reste seulement quelques articles dans l'article 4, dont l'étude a été suspendue pour finaliser cette étude-là. Alors, nous en sommes là. M. le ministre, est-ce que vous suggérez que nous continuions l'étude de l'article 4 ou que nous faisons la suspension de l'étude à l'article 4 pour aller...

M. Daoust : On prend une suspension de l'article 4, M. le Président. On va passer à...

Le Président (M. Reid) : À l'article 5?

M. Daoust : ...l'article 5, du «Comité de transition», dans la partie IV.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour que nous suspendions l'étude de l'article 4 et que nous passions à l'article 5?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Merci. Alors, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Oui, M. le Président. Alors, je vais lire l'article 5, mais je vous avertis, d'entrée de jeu, qu'il y aura un amendement proposé en ajoutant deux alinéas. Alors, le comité de transition dit :

Pour l'application de la présente partie, est une «autorité organisatrice de transport en commun» :

1° l'Agence métropolitaine de transport;

2° la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal;

3° tout conseil intermunicipal de transport constitué en vertu de l'un ou l'autre des articles 2 et 8 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, au chapitre C-60.1;

4° le Conseil régional de transport de Lanaudière constitué en vertu de l'article 18.13 de cette loi;

5° la ville de Sainte-Julie lorsqu'elle agit en vertu de l'article 48.18 de la Loi sur les transports, au chapitre T-12.

Et nous proposons l'amendement suivant :

Ajouter, à la fin de l'article 5 du projet de loi, les paragraphes suivants :

«6° la Municipalité régionale de comté de L'Assomption lorsqu'elle agit en vertu de [...] 48.18 de la Loi sur les transports;

«7° la Municipalité régionale du comté des Moulins lorsqu'elle agit en vertu de l'article 48.18 de la Loi sur les transports.»

L'article 5 du projet de loi introduit une définition de l'expression l'«autorité organisatrice [du] transport en commun», permettant d'en préciser le sens dans le contexte du projet de loi où il est question de mettre en place un comité de transition notamment pour la mise en oeuvre du nouvel encadrement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons d'abord disposer de l'amendement. Y a-t-il des commentaires sur l'amendement? Mme la députée de Vachon.

• (10 h 10) •

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, peut-être que le ministre, pour le bénéfice des gens qui nous suivent, là, peut juste nous dire que c'est parce que... je pense, c'est aussi une concordance, là, ces municipalités-là offrent déjà du transport en commun. Donc, c'est pour s'assurer, là, que tout ce qui est hors territoire puisse être également couvert, là; parce que l'autorité aura l'obligation d'offrir... de continuer à offrir... en tout cas, de faire une proposition pour offrir le service hors territoire.

M. Daoust : Comme c'était l'intention que nous avons manifestée collectivement, au moment où on a passé cette partie-là du projet de loi. Voilà.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous allons maintenant étudier l'article 5 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 5 tel qu'amendé? L'article 5, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous allons passer maintenant à l'article 6. M. le ministre.

M. Daoust : «Composition et organisation du comité de transition.»

Est constitué, à compter du — il y aura, là aussi, M. le Président, un amendement — est constitué, à compter du — et on indiquera la date de la sanction de la présente loi — un comité de transition composé de cinq membres dont quatre sont désignés par le ministre et un à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le ministre désigne, parmi les membres du comité, le président.

L'amendement, M. le Président, est qu'on remplacerait... l'article 6 du projet de loi, le mot «quatre» par «trois» et «un» par «deux».

En fait, il y en aurait trois qui seraient nommés. Donc, la nomination, majoritairement, serait toujours faite par le ministre et deux par la Communauté métropolitaine de Montréal.

L'article 6 du projet de loi a pour objet de constituer législativement le comité de transition et de déterminer le nombre de ses membres nommés par le gouvernement, soit par la Communauté métropolitaine de Montréal. Il prévoit également que le gouvernement en nomme le président.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, j'aimerais ça avoir un petit peu d'éclaircissements, là, sur la vision du ministre et du ministère concernant le comité de transition parce que, de ce que j'en comprends, il y a beaucoup de décisions qui vont revenir au comité de transition.

Et, lorsque vous dites qu'il va y en avoir deux qui vont être nommés par la CMM, alors qu'on sait qu'une grosse partie, là, des modifications va concerner les gens qui sont hors les trois sociétés de transport principales — ils ne sont même pas certains d'avoir un siège, là, au comité de transition — moi, j'aimerais ça que vous nous expliquiez un petit peu plus comment vous voyez, là, le travail du comité de transition avant qu'on décide de leur composition puis qu'on décide, là, du fonctionnement.

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

M. Daoust : Je vais demander, M. le Président, si vous le permettez, mes collègues, que M. Sauvé, qui a travaillé, bien sûr, à l'élaboration de ce projet de loi là, puisse nous expliquer ce qu'était l'intention...

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

Mme Ouellet : Tout à fait.

Le Président (M. Reid) : Consentement. M. Sauvé, est-ce que vous voulez, pour la première fois aujourd'hui donc, vous nommer et nommer votre titre?

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

Le Président (M. Reid) : Allez-y, vous avez la parole.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, le rôle du comité de transition est très important. C'est le comité de transition qui d'abord devra élaborer le profil de compétences des membres du conseil d'administration de l'autorité et du Réseau de transport métropolitain, donc le profil de compétences des membres indépendants.

Le comité devra également dresser la première politique de financement, laquelle inclut notamment les modalités de la contractualisation des services entre l'autorité et les exploitants.

C'est également le comité de transition qui va procéder au transfert des actifs. Donc, il devra identifier les actifs de l'AMT qui doivent être transférés au réseau et ceux qui doivent être transférés à l'autorité. Il va faire de même pour les actifs des exploitants qui pourraient nécessiter un transfert à l'autorité ou au réseau.

Il va également dresser le budget de l'autorité. Et il va également affecter les ressources humaines — ça, c'est très important aussi. Donc, les ressources humaines de l'AMT, il y en a une bonne partie qui sera affectée au Réseau de transport métropolitain, une autre partie à l'autorité. Donc, c'est le comité de transition qui devra étudier le plan de ressources humaines, là, de la future autorité puis indiquer quelle ressource humaine sera affectée à quel endroit.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça va, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui, mais reste mon questionnement concernant, là, les deux membres nommés par la CMM. On comprend que, du côté des trois sociétés de transport, il y a peu de modifications, soit celle de Montréal, de Laval et de Longueuil, peut-être au niveau de la planif, là, puis la tarification, mais, pour la balance, l'opération, il y aura peu de modifications. Là où il va y avoir beaucoup, beaucoup de modifications, c'est surtout concernant les couronnes nord et les couronnes sud du côté de l'opération. Parce que le comité de transition, si je ne me trompe pas, fait la transition autant pour l'autorité que pour le réseau.

M. Daoust : Oui. Mais, si je peux me permettre, là, madame, l'article 17, que nous verrons un peu plus loin, définit la mission du comité de transition, et justement, c'est prévu, ça, quand on dit, par exemple : «...d'assurer la prise en charge par l'autorité et le réseau pour les responsabilités qui incombent [...] aux autorités organisatrices de transport en commun.» Ils ont un énoncé de mission qui leur est propre.

Mme Ouellet : Je comprends que, plus loin, on va avoir les détails, mais, pour décider de la composition, de connaître la mission, c'est quand même important. Et, dans cette composition-là, je pense qu'il serait important de s'assurer qu'il y ait au moins, dans les deux représentants de la CMM, au moins un des deux représentants qui provienne d'une des deux couronnes, parce que les préoccupations sont quand même plus grandes puis sont particulières, et ce n'est pas la même chose de gérer le transport en commun dans les couronnes que de le faire avec les trois sociétés de transport. Et je pense que là il y a une expertise puis des préoccupations qui doivent ressortir, là, dans le comité de transition et... En tout cas, probablement, là, qu'on préparera un sous-amendement pour demander qu'un des deux de la CMM provienne d'une des deux couronnes.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez déposer ça maintenant ou...

Mme Ouellet : Oui.

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

(Suspension de la séance à 10 h 17)

(Reprise à 10 h 25)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, Mme la députée de Vachon, vous avez soumis et distribué un amendement, je vais vous laisser la parole pour terminer son explication.

Mme Ouellet : Oui. Je vais pouvoir vous le lire quand je vais en recevoir une copie.

Le Président (M. Reid) : Oh! pardon.

Mme Ouellet : Merci. Donc, un sous-amendement :

Ajouter, à la fin de l'amendement, l'alinéa suivant :

Ajouter, après le premier alinéa, l'alinéa suivant :

«Parmi les deux membres désignés par la Communauté métropolitaine de Montréal, un membre doit provenir de la couronne nord ou de la couronne sud.»

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez le présenter davantage ou ça va?

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, étant donné, là, les mandats qui seront confiés, particulièrement lorsqu'on pense au transfert des actifs, au budget, au plan de ressources humaines, tant pour l'autorité que pour le réseau, le réseau touche vraiment de façon plus particulière la couronne nord et la couronne sud, étant donné que tous les CIT et les OMIT sont intégrés à l'intérieur du réseau, ce qui n'est pas le cas pour les sociétés de transport de Montréal, de Laval et de Longueuil, qui restent à peu près telles quelles, donc les couronnes nord et les couronnes sud sont beaucoup plus affectées

que les territoires de Montréal, Laval et Longueuil. Donc, je pense qu'il est nécessaire, lorsqu'on parle de transition... et que les principaux territoires touchés, bien, s'assurer qu'ils fassent partie de la transition et que leurs voix, là, puissent être entendues, là, dans le comité de transition parce que c'est eux qui vont subir les principaux changements.

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

M. Daoust : Très brièvement, M. le Président. Vous savez, la proposition que le gouvernement a faite est exactement ce que l'AQTIM, qui est l'Association des CIT, avait demandé. Ils n'avaient pas demandé, eux, qu'ils en aient un qui soit spécifiquement nommé venant de la couronne nord et de la couronne sud. On répond exactement à la demande des CIT. Alors, je pense que la proposition gouvernementale demeure la bonne.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur ce sous-amendement?

Une voix : ...

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

M. Surprenant : Oui. Je comprends le sous-amendement de ma collègue puis, honnêtement, je... peut-être un peu limitatif. On pourrait peut-être penser qu'à la limite, si on voulait avoir un représentant de la couronne nord ou de la couronne sud, ça pourrait être un des cinq qui sont nommés soit par le ministre, soit par la CMM, mais ne pas le limiter à ce qu'il soit nommé par un des deux de la CMM. Alors, si jamais on voulait aller dans le sens d'en avoir un absolument désigné, là, des couronnes, ça pourrait être simplement un des cinq, mais ce n'est pas nécessaire que ça soit un des deux de la CMM, tout simplement.

Mais je comprends, par contre, là, ce que le ministre mentionne. Effectivement, ce n'était pas une demande qui a été faite par les CIT. Puis, à la limite, bien, on pourra présumer de la bonne foi du ministre, qui va vouloir un comité représentatif pour que les choses aillent bien. Il ne faudrait pas que la loi soit à couper au couteau non plus. Je pense qu'on peut présumer de la bonne intention, dans ce cas-ci. À tout événement, c'est un comité de transition dont on parle. Donc, pour ce qui nous concerne, nous, on avait préparé un amendement qui est exactement le même que celui déposé par le ministre et ça nous suffit, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, oui... intervenir?

M. Daoust : Non.

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

Mme Ouellet : Adopté.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, nous allons revenir à l'amendement qui a été déposé, par M. le ministre, sur l'article 6. Est-ce qu'il y a 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 6 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 6, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 7.

M. Daoust : Le comité est une personne morale et un mandataire de l'État.

Les biens du comité font partie du domaine de l'État, mais l'exécution de ses obligations peut être poursuivie sur ces biens.

Le comité n'engage que lui-même lorsqu'il agit en son propre nom.

L'article 7 du projet édicte que le comité de transition est une personne morale et lui confère la qualité de mandataire de l'État. À titre de mandataire de l'État, le comité bénéficie de l'immunité et de privilèges... de ceux nécessaires ou utiles à l'exécution de son mandat et qui ont un lien avec la réalisation de sa mission.

En ce qui a trait notamment à la non-application de la loi, qui ne liera le comité que lorsque la loi le prévoit expressément, notamment en matière d'immunité fiscale, cette immunité est limitée. Le comité n'engage que lui-même lorsqu'il agit, et les biens constituant son patrimoine propre sont susceptibles d'exécution. Cette disposition est semblable à celles qu'on retrouve dans les lois constitutives des sociétés d'État.

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

• (10 h 30) •

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais juste avoir une explication. Lorsqu'on dit qu'il est un mandataire de l'État et que les biens du comité font partie du domaine de l'État, est-ce que, pendant la transition, les biens — donc, les biens, c'est les actifs, j'imagine, c'est de l'AMT — font partie du domaine de l'État, mais, une fois que ça va être transféré à l'intérieur du réseau, ce que je comprends, c'est que ce n'est plus nécessairement des actifs de l'État parce qu'on veut que ça soit hors périmètre comptable, donc, après ça, ça devient des actifs municipaux. Moi, j'aimerais comprendre, là, la transition entre mandataire de l'État, les biens de l'État, puis, après ça, lorsque ça devient des actifs municipaux.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour entendre Me Bacon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Me Bacon, voulez-vous, s'il vous plaît, pour la première fois aujourd'hui donc, vous présenter et présenter votre fonction?

Mme Bacon (Nathalie) : Nathalie Bacon, à la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports. M. le Président, alors, pour le mandataire de l'État, effectivement, l'AMT était mandataire de l'État, les biens ne passent pas dans le comité de transition, hein, ils vont passer de l'Agence métropolitaine de transport... et le comité va identifier quels biens parmi les biens de l'AMT vont aller soit à l'autorité ou au réseau. Alors, effectivement, il y a migration des actifs de l'Agence métropolitaine de transport vers le domaine municipal.

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

Mme Ouellet : Et, quand, dans l'article 7, on dit : «Les biens du comité font partie du domaine de l'État», à quels biens est-ce qu'on réfère?

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, on peut penser à un photocopieur du comité. Bon, il n'y a pas énormément de biens.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 8.

M. Daoust : Le siège du comité est situé à l'endroit que détermine le ministre. Un avis de la situation de ce siège ou de tout changement dont celui-ci fait l'objet est publié dans la *Gazette officielle du Québec*.

L'article 8 du projet introduit une disposition concernant la fixation du siège social du comité de transition et le mode de publication du lieu précis de son emplacement.

Et j'ajoute tout de suite, M. le Président, que nous apportons un amendement, qui est en train d'être circulé. Et l'amendement dit :

Ajouter, à la fin de l'article 8 du projet de loi et après «Québec», «; au même moment, il est publié sur le site Internet du ministre.»

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord 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) : Adopté. Nous allons étudier maintenant l'article 8 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur cet article 8 tel qu'amendé? L'article 8, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 9.

M. Daoust : Tout membre du comité reçoit la rémunération et les allocations que détermine le ministre.

Le ministre peut déterminer toute autre condition de travail d'un membre et les règles relatives au remboursement des dépenses qu'il a faites dans l'exercice de ses fonctions.

Toutes les sommes déterminées par le ministre, nécessaires au versement de la rémunération et des allocations et au remboursement de dépenses, sont portées au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

L'article 9 du projet de loi a pour objet de déterminer le mode de rémunération des membres du comité ainsi que le droit à une allocation et à des dépenses.

Il prévoit que les sommes nécessaires au versement des montants exigibles devront être portées au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, le Fonds des réseaux de transport terrestre, là, actuellement, il est utilisé pour quoi et quels sont les fonds? C'est quoi, les montants à l'intérieur de ces fonds-là? Et c'est quoi, l'utilisation actuelle?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, le fonds sert principalement à financer le réseau routier, les investissements sur le réseau routier, de même qu'une grande partie des subventions que le gouvernement verse aux dépenses d'immobilisations pour les sociétés de transport.

Les sources de revenus du FORT sont d'abord la surtaxe sur les carburants de 0,192 \$ le litre d'essence et de 0,202 \$ le diesel, ainsi que les droits d'immatriculation, là, excluant la partie assurance. Donc, ce sont les deux principales sources de financement du FORT.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 9?

Mme Ouellet : Et le fonds est à peu près à quel niveau, actuellement?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Vous voulez dire le montant d'argent qui est versé annuellement?

Mme Ouellet : Bien, le montant qui est dans le fonds. C'est un fonds qui est multiannuel, j'ai l'impression, là?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. Bien, c'est un fonds qui est doté annuellement des revenus des deux principales sources que j'ai nommées tantôt. Le montant exact, je ne pourrais pas vous dire, mais la taxe sur l'essence rapporte au-delà de 2 milliards de dollars par année. L'immatriculation, je ne l'ai pas en tête, là; mais, ça, on pourrait vous fournir l'information cet après-midi.

M. Daoust : Mais, en soi, on comprend, M. le Président, que le FORT, c'est un fonds qui est administré par le ministère des Transports, et la partie afférente aux besoins du réseau est justement rendue disponible pour ça, là. On parle d'un fonds qui est beaucoup plus gros au total. C'est l'ensemble de nos fonds d'opération.

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

Mme Ouellet : Et actuellement, par exemple, l'AMT, est-ce qu'elle est financée par ce fonds-là?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, M. le Président, l'AMT, pour ses dépenses d'immobilisations, reçoit de l'argent du FORT, effectivement, pour les dépenses d'immobilisations. Il y a également certaines dépenses d'exploitation qui sont financées par le FORT, notamment pour les OMIT, là, les CIT; les subventions aux CIT proviennent du FORT.

Mme Ouellet : C'est ça que je me demandais. En tout cas, certains fonds que, moi, j'ai vus au gouvernement, celui-là, c'est ce que je veux valider, mais est-ce que ça finance... Parce que là on se trouve à financer du salaire avec ça. Et souvent, lorsqu'on a des fonds, ça ne finance pas du salaire, ça finance soit des subventions ou des investissements. Donc, est-ce que le FORT finance, autre part que le comité de transition, des salaires directement?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Le FORT finance les CIT via le programme d'aide aux OMIT — les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Ce sont des dépenses d'exploitation. Puis une partie de ces dépenses-là sont des salaires. C'est des dépenses administratives.

M. Daoust : Le FORT ne se limite pas qu'à du CAPEX, qu'à des dépenses de capitalisation, mais fait aussi de l'OPEX, c'est-à-dire des dépenses d'opération.

Mme Ouellet : Ils font des dépenses d'opération, pas juste des investissements.

M. Daoust : C'est ça.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 9? L'article 9 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 10.

M. Daoust : Aucun acte, document ou écrit n'engage le comité s'il n'est signé par le président ou un membre de son personnel mais, dans le cas de ce dernier, uniquement dans la mesure déterminée par un règlement intérieur du comité.

Le comité peut permettre, aux conditions et sur les documents qu'il détermine par un règlement intérieur, qu'une signature soit apposée au moyen d'un appareil automatique ou qu'un fac-similé d'une signature soit gravé, lithographié ou imprimé. Toutefois, le fac-similé n'a la... valeur que la signature elle-même que si le document est contresigné par une personne autorisée par le président.

L'article 10 du projet permet d'établir le régime juridique de la signature de documents du comité. Cet article précise aussi de quelle façon une signature officielle de l'autorité peut être apposée au moyen d'un fac-similé.

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

Mme Ouellet : Oui. C'est un peu semblable à ce qu'on avait vu, là... on avait donné cette disposition-là. Mais je suis un petit peu surprise de la revoir ici. Est-ce que vous vous attendez à ce que le comité de transition signe tellement, tellement, tellement d'autorisations qu'il ait besoin d'avoir une signature mécanique?

M. Daoust : Je pense qu'on prévoit tout simplement la situation où on dit : Bon, bien, écoutez, on en aurait besoin puis on ne l'a pas. Ça peut être très ponctuel. Mais pourquoi ne pas le prévoir si ça nous permet d'être diligents dans certaines décisions, tout simplement?

Le Président (M. Reid) : Oui?

Mme Ouellet : Je suis un peu surprise, M. le Président, pour un comité de transition, parce que c'est des choses qui arrivent juste une fois, là, mais... un peu surprise de voir ça là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 10? L'article 10 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 11.

M. Daoust : Le comité peut engager les employés requis pour l'exercice de ses responsabilités et déterminer leurs conditions de travail. Il peut également requérir les services d'experts qu'il estime nécessaires.

L'article 11 du projet de loi accorde au comité la marge de manoeuvre nécessaire pour s'adjoindre le personnel nécessaire à la réalisation de sa mission. Le comité peut retenir le service d'experts consultants.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 11? Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Oui. Est-ce qu'on a une idée, à ce stade-ci? Parce que je ne crois pas qu'on va le voir écrit... Et d'ailleurs, dans ce qu'on a voté jusqu'à date, là, il n'y a pas de limite. Vous vous attendez à quoi, comme budget, pour le comité de transition? J'imagine que vous avez fait une planification pour le budget de transition. Parce que là on voit qu'il y a des membres du comité qui peuvent être payés, qui peuvent engager du monde, qui peuvent commander des études, puis c'est normal, mais j'imagine qu'on doit avoir une idée d'ordre de grandeur du budget du comité.

M. Daoust : Bien, je vais... les gens du Trésor. Alors, on a eu un engagement avec eux que les dépenses n'excéderaient pas 3 millions de dollars. C'est ça.

Mme Ouellet : 3 millions de dollars?

M. Daoust : Oui.

Mme Ouellet : Puis c'est quoi? Un an de travail?

M. Daoust : Oui. Mais, pour l'ensemble du comité avec des consultants, tout ça, ce n'est pas excessif.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 11? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Et juste savoir, ce 3 millions là, on le retrouve-tu en quelque part?

M. Daoust : Non, c'est l'entente que nous avons avec le Trésor.

Mme Ouellet : O.K.

Une voix : ...

M. Daoust : Bien, vous pouvez l'expliquer, M. Sauvé.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

Des voix : ...

M. Daoust : Quand on va chercher un budget comme ça, on doit le prévoir dans le mémoire, là, qui autorise le versement de ça, et c'était prévu au mémoire.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 11? L'article 11 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 12.

• (10 h 40) •

M. Daoust : Les membres du comité ainsi que ses employés ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes officiels accomplis de bonne foi dans l'exercice de leurs fonctions.

Le gouvernement assume toute responsabilité pouvant être rattachée à la protection des membres et des employés du comité.

L'article 12 du projet de loi a pour objet de garantir aux employés et aux membres du comité un support en cas de poursuite par un tiers à la suite d'actes accomplis dans l'exercice de leurs fonctions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 12? L'article 12 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 13.

M. Daoust : Le ministre peut, aux conditions et selon les modalités qu'il détermine, accorder au comité toute somme qu'il juge nécessaire pour son fonctionnement. Une telle somme est portée au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre — le FORT, qu'on a mentionné tantôt.

Toute décision d'emprunter prise par le comité doit être approuvée par le ministre. Le taux d'intérêt et les conditions d'emprunt sont autorisés par le ministère des Finances.

Le premier alinéa de l'article 13 du projet de loi pourvoit au mode de financement des dépenses du comité en précisant que les sommes engagées seront portées au débit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le deuxième alinéa de cet article confère au ministre des Transports le pouvoir d'approuver toute décision relative aux emprunts du comité, mais que le taux d'intérêt et autres conditions rattachées à de tels emprunts doivent être autorisés par le ministre des Finances.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, on comprend, ici, que «toute somme qu'il juge nécessaire pour son fonctionnement», l'entente que vous avez avec le Conseil du trésor, c'est le 3 millions.

M. Daoust : C'est le 3 millions. Puis l'autre chose, c'est que, si ces sommes-là devaient être empruntées... C'est correct?

Une voix : Oui.

M. Daoust : Si ces sommes-là devaient être empruntées, ça ne se fera pas à des taux excessifs, considérant que le Trésor a une capacité d'emprunt en fonction de sa cote de crédit.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 13? L'article 13 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 14.

M. Daoust : Le mandat du comité se termine à la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal — on indiquera, bien sûr, l'année et le numéro de chapitre de cette loi — à moins que le gouvernement n'en décide autrement.

L'article 14 du projet de loi fixe la durée du mandat du comité.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, juste pour avoir une confirmation. Parce que la façon dont c'est libellé, là, il faut se référer à l'article 3. La date d'entrée en vigueur de l'article 3 est combien de temps après l'adoption du projet de loi?

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : La date d'entrée en vigueur, alors, ce qui a été prévu, c'est approximativement 1er janvier 2017.

M. Daoust : Et, Mme la députée, on s'en va définitivement dans cette direction-là. Avec la façon que tout se déroule, on va être en mesure de respecter cet échéancier-là. Ce qu'on ne voulait pas ici, c'est que le comité puisse décider, de son propre chef, d'une prolongation de son mandat.

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

Mme Ouellet : Oui. Il doit y avoir un article qui parle de l'entrée en vigueur de l'article 3?

Mme Bacon (Nathalie) : ...

Mme Ouellet : O.K. Juste qu'on puisse...

Mme Bacon (Nathalie) : C'est l'article 122.

Mme Ouellet : 122.

Le Président (M. Reid) : Article 122.

Mme Ouellet : Juste le regarder, là, parce que c'est... Donc, on voit qu'à l'article 122, pour les articles 3, 4, 47... et 115, on ne sait pas du tout c'est à quelle date. «À moins que le gouvernement n'en décide autrement» : de toute façon, c'est le gouvernement qui va décider de l'entrée en vigueur de l'article 3 et 4, là. Et c'est sûr, c'est un peu redondant, là, mais il n'y a aucune indication de...

M. Daoust : C'est par décret. C'est sous la recommandation du ministre des Transports, au Conseil des ministres, par décret.

Mme Ouellet : O.K. Et votre intention, à ce stade-ci, c'est que ce soit janvier 2017.

M. Daoust : 1er janvier 2017.

Mme Ouellet : Et pourquoi est-ce qu'on parle seulement de l'article 3, étant donné que le comité de transition doit aussi gérer la transition pour le réseau? L'article 3, c'est l'article pour l'autorité, et il y a également toute la question du réseau. Ça devient deux lois indépendantes, une fois que le projet de loi est terminé. Pourquoi est-ce qu'on indique seulement l'entrée en vigueur de l'article 3? Pourquoi est-ce qu'on ne met pas également l'article 4?

Mme Bacon (Nathalie) : On avait trois choix de libellé : soit l'article 3, soit l'article 4, ou l'article 3 et 4, et on a choisi l'article 3 parce que ça a le même effet. C'est vraiment juste une approche rédactionnelle pour cet article-là, l'article 14 du comité de transition. Alors, ce qui est important, au niveau de l'entrée en vigueur, c'est l'article 122. Toutes les autres références, à l'intérieur de la loi, on peut les faire de différentes façons.

Mme Ouellet : Oui, mais prenons une hypothèse où le ministre met en vigueur l'article 3 en janvier 2017 mais pas l'article 4 parce que, pour une raison ou pour une autre, il y a une problématique d'intégration du côté du réseau et que l'article 4 vienne en vigueur plus tard.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est techniquement impossible. Ce serait incongru. La loi prévoit la création de deux organismes qui doivent être institués au même moment.

Mme Ouellet : Où est-ce que c'est écrit...

Mme Bacon (Nathalie) : Ici, c'est vraiment une commodité rédactionnelle, à l'article 14, ici. Alors, on n'a pas besoin de répéter à chaque fois «articles 3 et 4», c'est inutile.

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

Mme Ouellet : Oui. Je voudrais savoir où est-ce que c'est écrit que les articles 3 et 4 doivent devenir en vigueur au même moment? Parce que ce n'est pas ce que moi, je lis lorsque je lis la loi.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Les dispositions d'une loi s'interprètent les unes avec les autres et, si on lit l'ensemble de la loi qui édicte deux lois, dont, on l'a vu, l'article 1, l'article 2, au tout début, où l'objectif est d'instituer deux organismes, alors, on n'accomplirait pas l'objet de la loi et les finalités du projet de loi n° 76 si on mettait en vigueur uniquement l'article 3 et non l'article 4. Alors, les dispositions doivent s'interpréter les unes avec les autres.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends tout à fait que le projet de loi édicte deux lois, là. On est, tout le monde, conscients de ça, on travaille là-dessus depuis tellement d'heures. Mais, à l'article 122, c'est très clair que la disposition de la prochaine... à la date de la sanction de la présente loi, à l'exception des articles 3, 4, 47 et 115, qui entreront en vigueur à la date fixée par le gouvernement, ça ne nous dit pas que...

C'est tous la même date, donc, étant donné que la loi institue deux organismes, il pourrait arriver, dans la mise en place de ces deux organismes-là, qu'il y en ait un qui soit prêt avant l'autre — ça peut arriver — et qu'il ne puisse pas... Et donc, moi, je ne vois rien, dans le projet de loi, pour gérer ce scénario-là, et j'ai l'impression qu'on aurait tout avantage... étant donné qu'il n'y a aucune disposition de la loi qui dit que 3 et 4 entrent en vigueur en même temps et que c'est deux organisations distinctes avec deux conseils d'administration distincts qui seront formés, avec deux missions distinctes, j'ai l'impression qu'on aurait tout avantage, là, à le préciser, ou à le préciser à 122, ou à le préciser dans l'article 5.

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous me permettez de préciser, juste pour terminer le débat si c'est possible.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, normalement, l'article 122, remarquez, à la date ou aux dates fixées par le gouvernement lorsqu'il y a plusieurs dates; dans ce cas-ci, il n'y a qu'«à la date», donc une seule date possible.

Mme Ouellet : O.K. Ça fait qu'il n'y aura aucune possibilité que ce ne soit pas à la même date.

Mme Bacon (Nathalie) : Non.

Mme Ouellet : Parfait.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 14? L'article 14 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 15.

M. Daoust : Les droits et les obligations du comité qui ne deviennent pas ceux de l'Autorité régionale de transport métropolitain ou du Réseau de transport métropolitain deviennent ceux du ministre ou, lorsqu'il s'agit de droits ou de dettes envers une institution financière ou relatifs à un instrument ou à un contrat de nature financière que désigne le gouvernement, du ministre des Finances.

Le ministre ou le ministre des Finances, selon le cas, devient, sans reprise d'instance, partie à toute procédure à laquelle était partie le comité relativement aux droits qu'il acquiert et aux dettes et autres obligations qu'il assume.

L'actif et le passif relatifs aux obligations qui deviennent celles du ministre deviennent ceux du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Alors, le premier alinéa de l'article 15 du projet de loi précise des modalités relatives au transfert des droits et des obligations du comité qui n'appartiennent pas à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain. Il prévoit un départage de ces droits et obligations entre le ministre des Transports et le ministre des Finances selon la nature du droit en cause.

Et le deuxième alinéa de l'article prévoit une mesure transitoire afin d'éviter les frais et les délais qu'occasionne une reprise d'instance, le cas échéant.

Le troisième alinéa de l'article édicte une règle de comptabilité gouvernementale en précisant que l'actif et le passif relatifs aux obligations qui deviennent celles du ministre deviennent ceux du Fonds des réseaux de transport terrestre.

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

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais bien comprendre cet article 15 là en lien avec les questions que je posais à l'article 7, où, là, je demandais quels actifs pouvaient être transférés au comité de transition, et on me disait qu'il n'y en avait pas vraiment, d'actif, à part des photocopies, parce que les actifs transféraient, par exemple, directement de l'AMT

à une des deux organisations créées. Donc là, de quels actifs ou passifs on parle qui pourraient devenir celles du ministre, étant donné qu'on m'a dit, un petit peu plus tôt, que le comité de transition n'aurait pas d'actif?

M. Daoust : Vas-y.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

• (10 h 50) •

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, ça pourrait être les actifs qui ont été mentionnés tantôt par ma collègue Me Bacon. Et donc les actifs tels l'équipement de bureau, photocopieurs. Il peut aussi y avoir les actifs financiers puisqu'il va y avoir de l'argent qui va être envoyé du FORT au comité de transition pour qu'il puisse vaquer à ses occupations et remplir sa mission. Donc, en bout de ligne, s'il reste de l'argent au comité de transition, les fonds seront retournés au FORT, et les actifs... les biens meubles, par exemple, deviendront possession du ministre des Transports.

M. Daoust : Mais aussi, j'ajouterais, M. le Président, dans le premier paragraphe, on le prévoit, on dit : «...lorsqu'il s'agit de droits ou de dettes envers une institution financière...» Alors, c'est des actifs, mais une dette, c'est un passif aussi, là. Ça peut retourner au FORT parce que ça peut être contre certains engagements qui avaient été pris. L'actif peut avoir été compensé par un passif, et les deux doivent se neutraliser à ce moment-là, je présume.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, aviez-vous une intervention? Ça va?

M. Surprenant : Non, même question.

Le Président (M. Reid) : C'était la même chose? O.K. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Tant qu'on parle de photocopieurs puis qu'on parle de bureaux, on parle de choses qui sont relativement négligeables, là. Moi, je veux bien comprendre — parce que là il y a quand même toute une section qui parle des actifs, des passifs et de la dette — que tous les actifs qui sont à l'AMT, qui pourraient aussi appartenir à des CIT ou même à des sociétés de transport et qui doivent être transférés, là, à l'autorité, et les dettes afférentes, ça, ce n'est aucunement concerné par l'article 15. C'est-ce que je dois en comprendre?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, tout à fait.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Daoust : Ce ne sont pas les actifs des CIT, ce n'est pas les actifs de l'AMT, ce n'est pas les actifs de la STC, mais ça peut être, par exemple, des paiements qui sont en voie d'être faits par des consultants, des consultants dont on a retenu les services. À ce moment-là, on a reçu un service, mais il va falloir le payer. C'est une disposition transitoire, là.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 15? L'article 15 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, nous en sommes à l'article 16.

M. Daoust : Les dettes du comité qui deviennent celles du ministre des Finances sont des dettes visées à l'article 10 de la Loi sur l'administration financière, au chapitre A-6.001.

Sur les sommes portées au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre, le ministre des Finances peut virer au fonds général toute somme correspondant à celle prise sur le fonds consolidé du revenu pour le paiement de ces dettes.

L'article 16 du projet édicte une règle d'interprétation fiscale en précisant que les dettes du comité deviennent celles du ministre des Finances... sont des dettes visées à l'article 10 de la Loi sur l'administration financière. Il permet également au ministre des Finances d'effectuer des opérations comptables du Fonds des réseaux de transport terrestre sur le fonds général.

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

Mme Ouellet : Oui. Encore ici, on comprend que les dettes ne concernent d'aucune façon les actifs de transport, mais seulement de l'administratif du comité.

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

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 17, maintenant.

M. Daoust : Le comité a pour mission :

1° d'établir, avec les administrateurs et les employés des autorités organisatrices de transport en commun avec ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, des conditions facilitant pour les usagers des systèmes de transport pour la région métropolitaine de Montréal la transition vers le nouveau régime d'organisation et de gouvernance;

2° de pourvoir à l'implantation de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du Réseau de transport métropolitain;

3° de favoriser la mise en place du nouvel encadrement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal et des nouvelles règles de gouvernance;

4° d'assurer la prise en charge par l'autorité et le réseau des responsabilités qui incombent actuellement aux autorités organisatrices de transport en commun; et

5° d'établir, conformément à l'article 28, les premiers profils de compétence et d'expérience des membres du conseil de l'autorité et du réseau.

L'article 17 du projet de loi énonce la mission du comité de transition. Le comité se voit confier l'obligation d'établir les conditions facilitant pour les usagers des services de transport collectif la transition vers le nouveau régime d'organisation et de gouvernance.

Le comité assurera la mise en oeuvre du nouvel encadrement et la prise en charge par les deux nouveaux organismes de leurs responsabilités respectives.

Le comité dressera les premiers profils de compétence et d'expérience des membres du conseil de ces organismes.

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

Mme Ouellet : J'aimerais ça avoir un petit peu plus d'explications pour le 3°.

M. Daoust : M. Sauvé.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui. Entre autres, les éléments qui sont à mettre en place, c'est, par exemple, la politique de financement. La politique de financement, c'est un élément très important qui va être du ressort du comité de transition et qui est mentionné plus loin, je crois, dans la partie IV du projet de loi, et qui était aussi décrit dans l'article 71 de la loi sur l'autorité.

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

Mme Ouellet : Oui. Parce qu'effectivement c'est ce qu'on voit, là, avec 1°, 2°, 4° et 5°, c'est toujours lié à l'autorité ou au réseau, mais le 3°, «favoriser la mise en place du nouvel encadrement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal et des nouvelles règles de gouvernance», il me semble que c'est exactement ce qu'on a fait par le projet de loi n° 76.

Est-ce qu'il y a autre chose, en dehors du projet de loi n° 76, qui serait visé par le 3°? Parce que ce troisièmement-là, contrairement aux autres, à 1°, 2°, 4°, 5°, ne fait pas référence à l'autorité ou au réseau. Donc, est-ce qu'il y a d'autres encadrements ou d'autres règles de gouvernance que le comité de transition aurait le mandat de travailler, de proposer? Et, si oui, qui touche quoi? Et il aurait le mandat de travailler et de proposer à qui?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Non, M. le Président, il n'y a rien d'autre qui est prévu que ce qui a été mentionné et énoncé par le passé.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 17? L'article 17 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 18.

M. Daoust : Le comité prend ses décisions en séance.

Le quorum aux séances du comité est formé de la majorité des membres.

L'article 18 édicte une règle relative au mode de fonctionnement du comité et au quorum requis aux séances.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 18? L'article 18 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Sous réserve du deuxième alinéa de l'article 24, le comité doit, au cours de son mandat, fournir aux autorités organisatrices de transport en commun tous les renseignements qu'il juge pertinents pour les tenir informées du déroulement de sa mission.

Le ministre peut à cet égard formuler des directives au comité.

Le premier alinéa de l'article 19 du projet de loi crée l'obligation au comité de fournir aux autorités organisatrices de transport en commun les renseignements pertinents au déroulement de sa mission. À cet égard, le deuxième alinéa de cet article confère au ministre le pouvoir d'émettre des directives dont l'objectif est de faciliter la cohésion entre les différents intervenants et de faciliter la transition vers le nouveau régime.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 19? L'article 19 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Le comité peut adopter un règlement intérieur afin d'établir ses règles de fonctionnement. En fait, l'article 20 du projet de loi édicte une règle relative au fonctionnement du comité.

Le Président (M. Reid) : 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, l'article 21.

M. Daoust : Le comité peut former tout sous-comité pour l'étude de questions particulières, déterminer leur mode de fonctionnement et en désigner les membres, dont les personnes qui le président.

Une personne qui n'est pas membre du comité peut également être désignée membre d'un sous-comité.

L'article 21 du projet de loi confère au comité le pouvoir de former tout sous-comité pour l'étude de questions particulières en prévoyant sa composition et son fonctionnement.

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

Mme Ouellet : Oui. Pour information, si l'article 21 n'était pas inscrit, est-ce que le comité pourrait quand même former des sous-comités?

M. Daoust : Moi, mon interprétation — et on me corrigera, si je me trompe — était à l'effet qu'on veut être capables d'aller chercher des personnes de l'extérieur parce qu'à certains moments on a besoin d'un spécialiste, puis ça ne veut pas dire que ces cinq personnes-là monopolisent l'ensemble du savoir qui est nécessaire pour le faire. Mais, pour votre réponse plus spécifiquement, on me dit que oui.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 21? L'article 21 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 22.

M. Daoust : Le président du comité peut confier l'exercice de certaines fonctions ou l'étude de toute question qu'il indique à un ou plusieurs membres du comité ou, le cas échéant, d'un sous-comité.

L'article 22 du projet traduit la possibilité pour le comité de déléguer à un sous-comité ou à l'un de ses membres certaines fonctions de l'étude de toute question.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. 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, l'article 23.

M. Daoust : Le comité peut exiger de toute autorité organisatrice de transport en commun, de la Communauté métropolitaine de Montréal ou de tout organisme constitué par celles-ci la fourniture de renseignements ou la production de documents leur appartenant et qu'il juge nécessaires de consulter.

Le comité peut également exiger de toute autorité organisatrice de transport en commun, de la communauté ou de tout organisme constitué par celles-ci la production d'un rapport relatif à une décision ou à une affaire liée à la mission du

comité, concernant l'organisation, le financement et l'exploitation des services de transport collectif et des autres modes de déplacement des personnes ou concernant leurs effectifs ou de toute personne affectée à ces fonctions.

L'article 23 du projet de loi confère au comité le pouvoir d'exiger tout renseignement ou la transmission de documents d'une autorité organisatrice de transport en commun. On peut également lui exiger la fourniture de tout rapport pour les fins de réalisation de sa mission.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 23? L'article 23 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 24.

• (11 heures) •

M. Daoust : L'article 23 s'applique malgré la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, au chapitre A-2.1.

Les membres du comité ou de tout sous-comité ainsi que les employés du comité sont tenus d'assurer la confidentialité des documents et des renseignements obtenus en vertu de l'article 23.

L'article 24 du projet de loi édicte une dérogation aux interdictions pouvant empêcher la communication d'un renseignement ou la production d'un document par l'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics, au chapitre A-2.1, et sur la protection des renseignements personnels. Le deuxième alinéa de cet article précise toutefois que les membres du comité ou du sous-comité ainsi que les employés du comité à qui est partagée l'information sont assujettis à la règle de la confidentialité.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 24? L'article 24 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 25.

M. Daoust : Le comité peut, lorsqu'il le juge nécessaire à la réalisation de sa mission, utiliser les services d'un employé d'une autorité organisatrice de transport en commun, de la Communauté métropolitaine de Montréal ou de tout organisme constitué par celles-ci. Le comité peut désigner l'employé dont les services sont nécessaires. Le comité et l'employeur doivent s'entendre relativement aux coûts que le comité doit payer pour l'utilisation de ces services. Toutefois, l'employeur doit mettre l'employé désigné à la disposition du comité à compter du moment indiqué par le comité, et cela malgré l'absence d'entente relative aux coûts des services.

Les employés ainsi détachés auprès du comité demeurent, selon le cas, à l'emploi de l'autorité organisatrice de transport en commun, de la communauté ou de tout organisme constitué par celles-ci, sont rémunérés par leur employeur et sont régis par les mêmes conditions de travail pendant la période d'assignation.

L'article 25 du projet de loi prévoit la possibilité pour le comité de retenir les services d'un employé d'une autorité organisatrice de transport en commun, de la Communauté métropolitaine de Montréal ou de tout organisme constitué par celles-ci. Il précise les conditions de désignation et le partage des coûts advenant ce prêt de services.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des questions, 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 : Tout membre du conseil ou employé d'une autorité organisatrice de transport en commun, de la Communauté métropolitaine de Montréal ou de tout organisme de celles-ci est tenu de collaborer avec tout membre du comité ou employé agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Aucun organisme visé au premier alinéa ne peut interdire ou autrement empêcher un employé de collaborer avec le comité agissant dans le cadre de sa mission ni prendre ou menacer de prendre quelque mesure disciplinaire contre celui-ci pour avoir collaboré avec le comité.

L'article 123 de la Loi sur les normes de travail, au chapitre N-1.1, s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, à tout employé qui croit avoir été victime d'une pratique interdite dans le deuxième alinéa.

L'article 28 du projet de loi édicte, au bénéfice du comité de transition, une obligation de collaboration visant tous les employés d'une autorité organisatrice de transport en commun, de la Communauté métropolitaine de Montréal, ou de tout organisme constitué par celles-ci. Il prévoit les protections adéquates relatives aux normes de travail pour ces employés qui collaborent à la réalisation de la mission du comité.

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

Mme Ouellet : Oui.

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

Mme Ouellet : Est-ce qu'on peut nous expliquer un petit peu plus, là, l'objet de l'article 123? Parce qu'on voit, là, que, ça fait quelques articles que nous passons, là, qui visent à faire en sorte d'avoir une obligation de collaboration, là. Je ne sais pas s'il y a une crainte de ce côté-là, mais, en tout cas, on voit que le projet de loi, c'est bien protégé de ce côté-là.

Mais j'aimerais comprendre, là — parce que vous comprenez, M. le Président, qu'on ne connaît pas tous les articles par cœur, là — l'article 123 de la Loi sur les normes du travail, c'est quoi l'importance, du côté du ministre, de l'inscrire, là, à l'intérieur de ce projet de loi là?

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

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, si je vous lis 123 : «Un salarié qui croit avoir été victime d'une pratique interdite en vertu de [...] 122 et qui désire faire valoir ses droits doit le faire auprès de la Commission des normes...» Donc, c'est la possibilité du recours, c'est ce que prévoit 123.

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

Mme Ouellet : Oui. Mais, si on peut avoir juste un petit peu plus d'explications, là, sur l'application, ça veut dire que vous essayez de protéger des employés qui collaboreraient avec le comité de transition, mais qui pourraient se faire accuser, en vertu de 122, de faire des pratiques qui sont interdites, «Recours à l'encontre d'une pratique interdite».

J'aimerais ça que vous nous expliquiez, là, l'ensemble de ce que ça veut dire, là. Je ne vous demande pas un langage technique et légal, là, mais, dans l'application, qu'est-ce que le besoin que vous sentez d'inscrire 26 et d'inscrire l'article 123.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, alors, oui, vous avez bien expliqué le deuxième alinéa de l'article 26. Donc, c'est effectivement pour empêcher qu'un employé se sente lésé s'il collabore avec le comité. Le besoin d'indiquer cet article-là, cette disposition-là provient de textes antérieurs où il y a eu la création de comités de transition, tout simplement.

M. Daoust : Mais mon interprétation aussi, M. le Président, c'est qu'un employé qui doit collaborer... On lui en donne l'obligation, on lui dit même que toutes les règles de confidentialité ne jouent pas dans ça, mais, s'il pensait se sentir lésé ou encore il se sentait véritablement menacé, a quand même une protection, et il faut prévoir qu'il va être protégé, de sorte qu'il doit se sentir libre de participer à ce qu'on lui demande. C'est dans cette perspective-là que je le vois.

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

Mme Ouellet : En fait, vous pensez que, parce qu'un employé aurait collaboré avec le comité de transition, il pourrait se faire congédier?

M. Daoust : On ne dit pas ça. Ce qu'on dit simplement, c'est qu'on veut s'assurer que, justement, s'il y a des choses comme celle-là, qui pourraient être une mesure disciplinaire, qui pourraient être une représaille de quelque nature que ce soit, ne s'applique pas, parce que la personne, on lui demande de collaborer de bonne foi, de donner des informations ou... Je rappelle qu'à l'article précédent on a dit que tous les aspects de confidentialité tombaient, mais la personne devait garder la confidentialité. Bien, on essaie de prévoir, on veut que ça se travaille de façon harmonieuse, et ce qu'on voit, c'est que l'employé, on va le protéger. Il faut protéger l'employé.

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

Mme Ouellet : Mais ce que je ne comprends pas dans ce que l'employé soit protégé dans ça, c'est que le fardeau de la preuve est sur l'employé. Parce que l'article 123, ça se dit : «Un salarié qui croit avoir été victime d'une pratique interdite en vertu de l'article 122 et qui désire faire valoir ses droits doit le faire auprès de la Commission des normes [...] du travail...» Donc, il faut qu'il se plaigne, il n'est pas automatiquement protégé, il doit aller faire des représentations à la commission des normes et de l'équité, donc... Moi, en tout cas, je ne comprends pas comment l'employé est protégé par ça, parce que, normalement, si vous voulez avoir la collaboration, il ne faut pas mettre le fardeau de la preuve sur l'employé, qui doit aller démontrer aux normes du travail que ça ne va pas. Il me semble que ça ne devrait juste pas être possible pour l'employeur de congédier, et non pas de dire : Bien, l'employé peut aller porter une plainte s'il se sent lésé, s'il a été congédié injustement.

M. Daoust : ...actuellement, le fardeau n'est pas là. C'est que lui, il peut avoir ce recours-là, mais ce qu'on dit, c'est qu'au départ on dit à l'employeur : «Aucun organisme visé au premier alinéa ne peut interdire ou autrement empêcher un employé de collaborer», là. Le fardeau, il est là, là. C'est qu'au départ, s'il a le moindre empêchement, on va dire : Aïe!

Aïe! Tu n'as pas le droit, là, de... C'est à lui de me démontrer qu'il n'a pas empêché l'employé puis il ne lui a pas interdit de dévoiler des choses. Ce qu'on ne voudrait pas, c'est que quelqu'un, par exemple, parce qu'il sait des choses, s'empêche de les dévoiler parce que l'organisation qui l'embauche... il pourrait avoir des représailles, parce qu'il ne voudrait pas que ça se sache. On veut que ça soit libre et ouvert le plus possible.

Vous savez, il y a une notion de loyauté. Il est loyal à son employeur, mais en bout de ligne on dit à l'employeur : Tu n'as pas le droit de lui demander ça. Ça fait que le fardeau est là, là : «Aucun organisme visé [...] ne peut interdire ou autrement empêcher un [employeur] de collaborer», là.

Mme Ouellet : Oui, mais, malgré ça, on indique que «l'article 123 de la Loi sur les normes du travail s'applique [...] à tout employé qui croit avoir été victime d'une pratique interdite par le deuxième alinéa». Ça veut dire que, malgré que vous dites aux employeurs qu'ils ne peuvent interdire, l'employé qui déciderait de parler pourrait se voir attribuer des sanctions, disons, dans le pire des cas, un congédiement. Mais là on dit : Ah! mais vous pouvez, par exemple, porter une plainte. C'est-u ce que je comprends?

• (11 h 10) •

M. Daoust : Moi, ce que je comprends, c'est que, imaginons qu'il ne respecte pas sa ligne hiérarchique, imaginons qu'il dévoile quelque chose que son employeur ne voulait pas qu'il dévoile. Bien, l'organisme n'a pas le droit de lui interdire ou de l'empêcher de collaborer. Alors, je dis : C'est très bien. Alors, moi, je m'en vais à ce moment-là à la Loi sur les normes du travail, l'article 123, et je dis : Écoutez, moi, là, ils m'ont donné une représaille, ils m'ont suspendu, ils m'ont causé des problèmes parce que, justement, j'ai dévoilé telle information. Le fardeau de la preuve tombe chez l'employeur, donc là il n'est plus sur l'employé. Vous avez sûrement déjà eu à travailler avec la loi sur les normes, vous savez comme moi que le fardeau revient à l'employeur assez rapidement, là. Mais c'est la façon normale d'avoir le recours.

Mme Ouellet : O.K.

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

Des voix : ...

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

M. Daoust : Doit être autorisée par le comité toute décision par laquelle une autorité organisatrice de transport en commun engage son crédit pour des dépenses liées à des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain pour une période se prolongeant au-delà de la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, et on indiquera l'année et le numéro de chapitre de cette loi.

Toute convention collective ou tout contrat de travail conclu ou modifié par une autorité organisatrice de transport en commun doit être autorisé par le comité s'il a pour effet d'augmenter les dépenses relatives à la rémunération et aux avantages sociaux des employés.

Le comité peut, en tout temps, adopter des règles afin de soustraire en tout ou en partie une autorité organisatrice de transport en commun de l'obligation d'obtenir l'autorisation prévue au premier alinéa. Ces règles peuvent prévoir notamment des seuils financiers, des catégories de contrat ou de périodes.

Le comité peut exceptionnellement approuver une décision, une convention collective ou un contrat de travail à l'égard duquel une autorisation est requise en vertu du premier ou du deuxième alinéa. L'approbation du comité est réputée constituer une telle autorisation.

Alors, le premier alinéa de l'article 27 confère au comité de transition le pouvoir d'autoriser toute décision d'une autorité organisatrice de transport en commun lorsqu'elle engage son crédit pour les dépenses liées à des fonctions confiées à l'un ou l'autre des nouveaux organismes lorsque cet engagement se prolonge au-delà de l'entrée en vigueur des articles 3 et 4 du projet de loi.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit que l'autorisation du comité est également nécessaire pour toute convention collective ou tout contrat de travail impliquant une autorité organisatrice de transport en commun si l'effet est d'augmenter la rémunération globale des employés de celle-ci.

Le troisième alinéa de cet article permet de prévoir des exemptions à la règle, dont l'autorisation est prévue au premier alinéa.

Le dernier alinéa de l'article permet au comité d'approuver exceptionnellement une décision, une convention collective ou un contrat duquel une autorisation est normalement requise. Il édicte une présomption.

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

Mme Ouellet : Oui. Est-ce qu'il y a des conventions collectives qui doivent être renouvelées dans les délais prévus du comité de transition?

M. Daoust : Je n'ai pas la réponse à ça, mais on sait qu'il y a quand même beaucoup d'organisations puis il y a beaucoup d'unités d'accréditation possibles dans tout ça, là, donc ça ne serait pas impossible qu'il y en ait. Puis c'est pour ça, je pense, qu'on prévoit ça.

Mme Ouellet : Moi, je suis surprise de voir, par exemple, que, si la STM a à renouveler une convention collective, qu'elle ne puisse pas le faire de façon autonome, qu'elle doive aller chercher l'autorisation du comité de transition.

M. Daoust : «Le comité peut, en tout temps, adopter des règles afin de soustraire en tout ou en partie une autorité organisatrice — l'avant-dernier paragraphe, là — de transport en commun de l'obligation d'obtenir l'autorisation prévue au premier alinéa.»

Et l'autre chose ici, c'est qu'on parle, si ma mémoire est bonne, puis corrigez-moi si je me trompe... mais c'est quand ça va dépasser la période prévue. Ça fait qu'à ce moment-là on rentre à l'intérieur, voyez-vous? On dit : «Toute convention collective ou tout contrat de travail conclu ou modifié par une autorité organisatrice de transport en commun doit être autorisé par le comité s'il a pour effet d'augmenter les dépenses relatives à la rémunération et aux avantages [...] des employés.» Mais il y a une place où on dit dans ça, je m'excuse, là : «...pour une période se prolongeant au-delà de la date qui précède celle fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3...» Alors, ça veut dire que la convention collective à ce moment-là déborde du cadre.

Mme Ouellet : Mais normalement, une convention collective, c'est pour trois ou cinq ans, donc c'est clair que ça va déborder le cadre. C'est clair que, lorsqu'il y a un renouvellement de convention collective, en général, juste avec le coût de la vie, il y a augmentation des conditions de travail... plus ou moins, là, mais, en tout cas, c'est assez rare que... En général, ce n'est pas une baisse, puis c'est assez rare que c'est un gel complet. Il y a toujours des aménagements, il y a toujours... Donc, c'est pour ça que je pose la question : Est-ce qu'effectivement... Parce que, là, ça a beaucoup d'impacts. S'il y a une convention collective qui doit être négociée par la STM ou par la STL ou le RTL et qu'il y en a qui sont prévues, là, être négociées pendant la période de transition... Parce qu'une fois que le comité de transition est fini, il est fini. Mais, pendant cette période-là, ça veut dire que, là, comme on dit dans la langue de Shakespeare, «over and above» l'organisation de transport en commun, il y a quelqu'un qui va venir rajouter une décision. Moi, j'ai rarement vu ça, là, et c'est assez surprenant, dans un régime de négociation de convention collective, qu'il s'ajoute comme un deuxième échelon d'approbation. Ça fait que je pense que ce serait important, avant de voter cet article-là, de savoir est-ce qu'effectivement c'est un article de précaution où il y a vraiment des conventions collectives qui sont en négociation et qui risquent de se négocier pendant cette année-là.

Je ne le sais pas, là, sur les trois sociétés de transport, on touche à combien de conventions collectives, mais ça a quand même un gros impact, là, sur la négociation des conventions collectives, où, dans le fond, celui qui négocie, qui est l'employeur, n'a pas l'autorité pour prendre la décision finale, il doit en référer à un comité de transition, qui est un comité non permanent qui n'aura pas à gérer puis à vivre avec les conséquences de cette décision-là. Ou, sinon, ça veut dire que ça gèle toutes les possibilités de discussion et d'adoption de conventions collectives pendant la période de transition. Si c'est le cas, bien, juste nous le confirmer puis ça a quoi comme impact puis comme conséquences.

M. Daoust : En fait, je pense que c'est un article de prudence où on ne voudrait pas qu'y ait une espèce de baroud d'honneur au moment où on abandonne, si vous voulez, où on cesse, là, d'avoir une autorité sur un groupe, où on décide d'avoir une espèce de surenchère sur les salaires ou encore de faire une augmentation... L'article n'interdit pas ça, mais l'article, il dit : On va le faire de façon coordonnée, on va le faire de façon ordonnée, parce qu'il se peut très bien que le comité de transition, au moment où il travaille, il soit en train, justement, de regrouper et de voir comment les travailleurs vont se regrouper à l'intérieur de ça.

Je pense que ce qu'on veut, c'est éviter une possibilité de surenchère, pour reprendre l'expression de Shakespeare, qui est un «loose cannon on the deck», où tu aurais une organisation qui, elle, voudrait démesurément proposer des améliorations qui feraient en sorte qu'on aurait un désordre pour trois à cinq ans, là. Ça n'empêche pas de le faire, mais ça dit : Tu dois aller chercher l'autorisation.

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

Mme Ouellet : Parce que, là, les seules organisations qui n'auraient pas à vivre avec les conséquences de telles décisions sont des organisations qui seront démantelées. Donc, il y a les CIT puis il y a l'AMT. L'AMT, à ma connaissance, n'a pas de convention collective; les CIT, je ne le sais pas. Puis sinon, les trois autres, la STM, le RTL et la STM, ils vont avoir à vivre avec la conséquence de toute décision qu'ils vont avoir à prendre, avant, pendant comme après, et ils n'ont aucun avantage à faire quelque baroud d'honneur que ce soit, parce que l'entité se maintient, pas total statu quo, mais pas loin, là. Donc, j'aimerais comprendre d'où sont les craintes, d'où proviennent les craintes.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, M. le Président, d'abord, du côté de l'AMT, il y a un groupe d'employés qui est syndiqué. Ce sont les inspecteurs sur les lignes de trains. Donc, c'est le seul groupe d'employés de l'AMT qui est syndiqué.

Par ailleurs, dans certaines organisations, comme par exemple la STM, il va y avoir probablement des employés dont les fonctions vont être affectées à l'autorité. Et, parmi ces employés-là, on n'est pas en mesure d'indiquer lesquels sont actuellement syndiqués, lesquels ne le sont pas. Donc, cette clause-là fait en sorte que les gens qui seraient syndiqués, qui auraient une convention collective, leurs conditions de travail ne pourront pas changer de façon très importante au moment de leur transfert à la nouvelle autorité.

Donc, c'est vraiment, comme le disait le ministre, une clause de prudence, là. Donc, on n'est pas en mesure de dire : Telle ou telle convention collective, on ne peut pas y toucher parce que ce groupe sera transféré dans un des

nouveaux organismes. L'article de loi est libellé de manière très générale pour faire en sorte que le comité de transition puisse donner son autorisation s'il y a des changements significatifs aux conditions de travail. Mais le troisième alinéa indique qu'il peut adopter aussi des règlements pour soustraire, en tout ou en partie, une autorité à cette obligation-là.

On peut prendre un exemple bien concret, là, les employés d'entretien à la STM. Je ne vois pas pourquoi le comité de transition aurait besoin d'approuver une nouvelle convention collective si celle-ci était négociée dans la période où le comité de transition est en place. Mais, pour des employés qui seraient ultérieurement transférés à l'autorité ou au RTM, là, il y a peut-être un rôle plus important que le comité de transition pourrait être appelé à jouer. Donc, c'est vraiment une clause de prudence.

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

• (11 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Pour le volet prudence, je comprends. Mais là où je ne comprends pas... Parce que la clause est libellée tellement de façon générale qu'elle s'appliquerait également, par exemple — pour l'exemple que vous donnez — pour les employés d'entretien de la STM s'ils étaient en renouvellement de convention collective. Et là une clause comme ça, pour des gens qui resteraient dans la même entité et qui continueraient à faire exactement le même travail, ça ferait en sorte que, si on prend cet exemple-là, la STM serait obligée d'aller demander une approbation au comité de transition avant de pouvoir régler sur sa convention collective.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé?

M. Sauvé (Sylvain) : Il faut également relire dans le premier paragraphe, là, la troisième ligne, on parle de dépenses qui sont liées à des fonctions confiées à l'autorité ou au réseau. Donc, si on prend l'exemple des employés d'entretien de la STM, d'abord ce n'est pas directement lié aux fonctions de l'autorité ou du réseau, et on a également le troisième alinéa, qui indique qu'on peut adopter des règles pour soustraire dans ce cas-là la STM des obligations de faire approuver l'entente qu'elle aurait eue avec son syndicat par le comité de transition.

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

Mme Ouellet : Je comprends donc qu'en vertu du troisième alinéa ils ont le pouvoir de dire qu'ils soustraient, mais ça, c'est leur... ça reste la décision du comité de transition. Mais ce qui est plus important, c'est à l'intérieur du premier paragraphe. Donc, vous me confirmez que toutes les activités qui se maintiennent à l'intérieur des sociétés de transport et qui ne sont pas transférées, qu'à ce moment-là, ce n'est pas soumis à 27 d'aucune façon?

M. Sauvé (Sylvain) : Bien, de manière générale, je vous dirais que l'alinéa un s'interprète avec l'alinéa deux. Mais peut-être que ma collègue, Me Bacon, pourrait donner plus d'explications sur l'interprétation qu'on peut faire des articles.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, je vous confirme que c'est seulement les fonctions liées au réseau ou à l'autorité. C'est le principe qui est énoncé à l'alinéa un, et les autres alinéas s'interprètent en fonction de l'alinéa un.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il 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 : Le comité établit les premiers profils de compétence et d'expérience des membres du conseil de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du Réseau de transport métropolitain.

Il fait notamment en sorte que collectivement les membres de chacun des conseils possèdent la compétence et l'expérience appropriées dans les domaines suivants :

- 1° le transport;
- 2° l'aménagement urbain et l'environnement;
- 3° la comptabilité et la gestion financière;
- 4° la planification stratégique; et
- 5° le droit.

Le premier alinéa de l'article 28 du projet de loi réaffirme la responsabilité du comité d'établir les premiers profils de compétence et d'expérience des membres du conseil des deux nouveaux organismes. Le deuxième alinéa de cet article précise le profil collectif que doivent posséder ses membres en précisant notamment des domaines de compétence.

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

Mme Ouellet : Oui. Est-ce qu'on ne devrait pas rajouter dans les compétences, étant donné que c'est du transport... Je comprends qu'on a «l'aménagement, l'urbanisme et l'environnement», mais qu'il y ait des compétences aussi du côté

du fonctionnement, là, des municipalités? Parce que tout ça est en lien et tout le financement provient des municipalités. Il y a des élus qui sont sur le conseil d'administration. Donc, il me semble qu'il devrait y avoir aussi une certaine compétence reliée au fonctionnement des municipalités ou à la gouvernance municipale, là, parce que tout ça est très, très, très lié, là.

M. Daoust : Je pense que l'aménagement puis l'urbanisme, ça sous-tend ça, là. Vous savez, il y a quand même un minimum. «Transport» est très générique, j'en conviens, mais «aménagement», là, quand on parle d'aménagement puis d'urbanisme, là, on ne parle pas d'aménagement forestier, écoutez, on parle plus spécifiquement, de... Il faut le voir dans le contexte du projet de loi.

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

Mme Ouellet : En fait, ce à quoi je pensais, puis c'est pour ça que je vous le disais tout de suite d'entrée de jeu, là, l'aménagement et l'urbanisme, oui, ça concerne les municipalités, mais c'est plus le fonctionnement des décisions municipales. Parce qu'il y a des décisions qui vont se prendre par l'autorité puis par le réseau qui vont affecter directement les municipalités. Le financement va aussi provenir des municipalités... donc d'avoir une connaissance, là, du fonctionnement de la gestion, je vous dirais, municipale.

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

M. Daoust : Dans la planification stratégique aussi, on présume que c'est une compétence en gestion. Vous savez, à trop vouloir de précision dans le transport, dans l'aménagement, dans l'urbanisme, dans l'environnement, gestion financière, mais la planification stratégique, on présume aussi qu'il y a un minimum de compréhension de ce côté-là. Moi, je pense que l'article tel qu'il est là est suffisant.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, pour la fin de l'interprétation, donc, vous me confirmez que, pour vous, la connaissance de la gestion municipale est intégrée dans ce qui est la planification stratégique?

M. Daoust : Oui.

Une voix : Et dans «urbanisme».

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Ça marche? Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 28? L'article 28 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Le comité peut étudier les circonstances de l'engagement d'un employé d'une autorité organisatrice de transport en commun, affecté à des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain par l'une des lois édictées par les articles 3 et 4, fait après le — et là, on indiquera, bien sûr, la date de la présentation du présent projet de loi. Il peut faire à l'égard de cet employé toute recommandation au ministre et à la Communauté métropolitaine de Montréal.

L'article 29 du projet confère au comité le pouvoir d'étudier les circonstances de l'engagement d'un employé, d'une autorité organisatrice du transport en commun fait après le 12 novembre 2015.

L'important, dans ça, vous comprendrez, c'est d'éviter de gonfler les effectifs.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 29? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. On veut avoir un petit peu plus d'explications, là, sur ce que vous entendez par «les circonstances de l'engagement» et qu'est-ce que vous visez. Donc, c'est tous les employés qui ont été engagés après novembre 2015?

M. Daoust : ...novembre, qui doit être la date du dépôt du projet de loi, si ma mémoire est bonne, hein, c'est ça?

Une voix : Oui.

M. Daoust : Alors, on dit : À partir de cette date-là. Imaginons par exemple qu'on voudrait gonfler les effectifs dans un territoire puis dire : Regarde, je te vais trouver une job avant que ça commence, on peut... ça ne veut pas dire que ce n'est pas légitime, mais on peut regarder dans quelles circonstances ces embauches-là ont été faites.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, est-ce qu'on comprend que... Je veux savoir c'est quoi, la sécurité des employés. Donc, tous les employés qui sont engagés avant je ne sais plus quelle date, au mois de novembre, là, eux, ils ont une garantie de continuité puis de transfert, de maintien dans les structures actuelles, quand ils n'ont pas besoin d'être transférés ou de transfert. Mais ceux après la date du mois de novembre 2015, eux, il n'y a pas de garantie, il y aura une étude qui sera faite au cas par cas par le comité de transition.

M. Daoust : Oui, il y a la possibilité de l'étudier. Imaginons qu'on aurait un gonflement d'effectifs inhabituel; bon, à ce moment-là, on va les regarder. Mais ceux qui étaient là avant, bien, ils continuent avec les règles afférentes à ce qui se produisait avant. Mais, à partir de la date du dépôt du projet de loi, là, on dit : Écoutez, on voudrait que, s'il y a une situation anormale qui s'est développée, on puisse la corriger, c'est tout.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que, s'il y avait une situation anormale, vous voudriez pouvoir la corriger, mais c'est parce que l'évaluation de la situation est laissée au comité.

Est-ce qu'on sait ça concerne combien d'employés? Est-ce que vous avez une évaluation? Parce que j'imagine, là, que vous avez tout étudié ça, que vous avez suivi ça depuis ce temps-là, parce que c'est quand même des mises en place importantes, là. Donc, vous devez avoir une évaluation d'il y a combien d'employés qui ont été engagés depuis novembre 2015 qui pourraient être soumis, là, à la règle 29.

M. Daoust : Deux choses dans ça, Mme la députée. La première, c'est que c'est le comité qui va faire ce travail-là, ce n'est pas nous. Mais rappelons-nous que le comité, ce qu'on dit, c'est qu'il peut étudier, là, il n'a pas de pouvoir décisionnel sur ça. Et, quand on arrive à la fin de l'article, on dit : «Il peut faire à l'égard de cet employé toute recommandation au ministre et à la Communauté métropolitaine de Montréal.» Le comité de transition n'a pas de pouvoir d'exécution ou de congédiement sur ça, il peut étudier les circonstances puis il peut faire des recommandations.

Mme Ouellet : Puis est-ce que vous avez une idée du nombre de personnes que ça peut représenter en ordre de grandeur?

M. Daoust : Je ne suis pas sûr, non. Non, non, parce que ça évolue tous les jours, je présume.

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

M. Surprenant : Je demande de la précision. Ici, on parle, donc, de «la date de la présentation du [...] projet de loi». Puis je ne veux pas faire l'avocat du diable, mais je me demande comment ça fonctionne. Puis c'est une première expérience pour moi, là. Là, ici, on parle de la date de la présentation du projet de loi, mais le projet de loi, on en a entendu parler, qu'il arriverait, aussi, bien avant qu'il soit présenté. Est-ce qu'on doit se limiter à la date de la présentation ou la date où on a commencé à en faire état? Et, si on en fait état, puis, en ce moment, on en fait état, qu'il va être présenté, c'est peut-être plus là qu'il peut y avoir peut-être des ententes. Alors, je vous pose la question : Au niveau législatif, c'est quoi, le fonctionnement habituel?

• (11 h 30) •

M. Daoust : Sans être un spécialiste, en fait, le contenu du projet de loi, il devient disponible ou il devient public au moment où il est publié. Alors, avant ça, il y a de la spéculation, il y a ce qu'on aimerait avoir, il y a ce qu'on a entendu, mais la réalité des choses, c'est la journée où on le dépose. Alors, ce serait difficile de commencer à réviser, imaginons, six mois avant sur plein de oui-dire que tout le monde peut interpréter. La vérité, c'est dans le projet de loi tel qu'il est déposé. C'est le 12 novembre. Alors, on n'ira pas antérieurement à ça, on va partir du moment où les faits qui sont contenus dans le projet de loi sont connus, tout simplement.

M. Surprenant : Je comprends dans ce cas-ci, mais, est-ce que c'est usuel? Je m'adresserais peut-être à madame... C'est comme ça que ça fonctionne tout le temps, j'imagine, oui?

M. Daoust : En tout cas, le budget, c'est comme ça.

M. Surprenant : C'est bon.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 30.

M. Daoust : Le comité doit, au plus tard dans le délai prescrit par le ministre, s'entendre avec l'ensemble des associations accréditées au sens du Code du travail (chapitre C-27) représentant les salariés à l'emploi d'une autorité

organisatrice de transport en commun, affectés à des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain par l'une des lois édictées par les articles 3 et 4, sur les modalités relatives à l'intégration de ces salariés à titre de membres du personnel de l'autorité ou du réseau, ainsi que sur les droits et recours de tout salarié qui se croit lésé par l'application de ces modalités.

Les parties peuvent en outre s'entendre sur des conditions de travail accessoires à l'intégration des salariés.

Une entente conclue en vertu du présent article ne peut prévoir des conditions de travail qui impliquent des coûts supérieurs à ceux qui découlent de l'application des conditions de travail — applicables à la date de la sanction de la loi — et ne peut avoir pour effet d'augmenter le niveau des effectifs.

Le ministre peut, à la demande du comité ou d'une association accréditée, accorder un délai additionnel.

Les modalités relatives à l'intégration des salariés sont des dispositions relatives à l'application du processus d'affectation prévu dans les conditions de travail applicables ou, à défaut d'un tel processus, qui permettent de leur attribuer un poste et un lieu de travail.

L'article 30 du projet de loi confère au comité le mandat de négocier avec l'ensemble des associations accréditées représentant les salariés à l'emploi d'une autorité organisatrice de transport en commun affectée à des fonctions confiées à l'un ou l'autre des deux organismes pour régler les questions portant notamment sur les modalités relatives à l'intégration des employés et leurs conditions de travail dans le respect des lois applicables.

Il prévoit le délai à l'intérieur duquel une entente entre les parties doit intervenir et quels délais peuvent être prolongés par le ministre, si nécessaire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 30? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, mais, en fait, je ne sais pas si on ne devrait pas attendre. Vous allez avoir, cet après-midi, là, le responsable des ressources humaines qui va être là. Donc, peut-être qu'il vienne nous expliquer un peu plus, là, comment ça va procéder. Parce que, dans le fond, c'est là, vraiment, le gros de l'intégration, là, des conventions collectives, des délais, si après le délai il n'y a pas d'entente, qu'est-ce qui arrive. Donc, moi, j'aurai quand même plusieurs questions, là.

M. Daoust : ...Mme la députée, l'article 31 prévoit une partie de ça aussi.

Mme Ouellet : On peut peut-être, pour les articles plus ressources humaines, là, attendre votre représentant cet après-midi. 30, 31, 32...

M. Daoust : On pourrait, M. le Président, les lire puis les suspendre, de sorte que la partie lecture sera faite.

Le Président (M. Reid) : Allons-y par ordre. Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour suspendre l'article 30?

Mme Ouellet : Oui.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous passons à l'article 31.

M. Daoust : Alors, l'article 31. Si aucune entente n'a été conclue sur l'ensemble des questions visées aux premier et deuxième alinéas de l'article 30 dans le délai prescrit, le ministre en informe le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale qui avise alors les parties qu'il soumet la méésentente à une médiation-arbitrage.

Si les parties lui en font la demande dans les 10 jours de la réception de l'avis, le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale peut autoriser la tenue d'une médiation-arbitrage pour une méésentente particulière ou un groupe de méésententes concernant la détermination des modalités d'intégration relatives à une catégorie d'emploi ou à un groupe de salariés.

Une demande de soumettre la méésentente à un médiateur-arbitre peut également être faite par les parties avant l'expiration du délai visé au premier alinéa, si elles jugent qu'il est improbable qu'elles parviennent à une entente avant cette date. Le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale avise alors les parties et le ministre qu'il soumet la méésentente à un médiateur-arbitre.

Les articles 76 et 77 du Code du travail s'appliquent au choix du médiateur-arbitre, compte tenu des adaptations nécessaires. Le délai prévu à l'article 77 de ce code court à compter de l'autorisation donnée aux applications du deuxième alinéa, le cas échéant.

L'article 31 du projet de loi prévoit l'obligation d'informer le ministre du Travail en cas d'échec des négociations dans le délai prescrit. Il prévoit la tenue d'une médiation-arbitrage pour la méésentente particulière, ou par catégorie d'emploi, ou par groupe de salariés. Cet article effectue un renvoi externe aux articles 76 et 77 du Code du travail (chapitre C-27) pour le choix du médiateur-arbitre.

Le Président (M. Reid) : Alors, je comprends que les membres de la commission souhaitent suspendre l'étude de l'article 31. Alors, avec consentement, je suspends l'étude de l'article 31. M. le ministre, à l'article 32.

M. Daoust : Le médiateur-arbitre doit, avant de procéder à l'arbitrage, tenter d'amener les parties à s'entendre sur les questions visées à l'article 31 qui n'ont pas fait l'objet d'une entente entre elles.

Il doit décider de procéder à l'arbitrage sur les questions qui n'ont pas fait l'objet d'une entente avant ou lors de sa médiation lorsque, à son avis, il est improbable que les parties puissent conclure une entente dans un délai raisonnable. Il informe alors les parties et le ministre de sa décision.

L'article 32 du projet de loi édicte le premier devoir du médiateur-arbitre d'amener les parties à s'entendre. Il procède à l'arbitrage sur les questions qui n'ont pas fait l'objet d'une telle entente avant ou lors de la médiation.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que les membres de la commission souhaitent passer à l'étude tout de suite de l'article 32 ou le reporter à plus tard?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, avec consentement, je vais suspendre l'article 32. M. le ministre, l'article 33.

M. Daoust : Sous réserve des articles 31, 32, 34 et 36 à 38 de la présente loi, le premier alinéa de l'article 79 et de l'article 80 et les articles 81 à 89, 91, 91.1, 93 et 139 à 140 du Code du travail s'appliquent à l'arbitrage, compte tenu des adaptations nécessaires.

L'article 33 du projet de loi opère un renvoi externe aux articles pertinents du Code du travail qui s'appliquent à l'arbitrage, compte tenu des adaptations nécessaires.

Le Président (M. Reid) : Merci. Concernant l'article 33, est-ce que les membres de la commission veulent l'étudier maintenant? Oui? Une intervention?

Mme Ouellet : Oui. Bien, en tout cas, juste peut-être quelques questions, là. On peut les poser maintenant ou on pourra les poser plus tard, là, c'est à vous de voir, là.

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

Mme Ouellet : Je ne le connais pas par cœur, le Code du travail, là. Donc, j'aimerais ça que vous nous expliquiez, là, parce qu'il y a toute une série de numéros, là. Ça veut dire quoi, l'article 33, là?

Le Président (M. Reid) : À ma connaissance — j'ai eu à travailler dans ça — c'est le processus habituel du choix d'un arbitre.

Mme Ouellet : Bien, c'est ça. Est-ce que «sous réserve des articles...» O.K., ça, c'est les articles du projet de loi. Le premier alinéa de l'article 79 et 80, les articles 79, 80, 81 à 89, 91, 91.1, 93, 139 à 140, ce sont des articles qui traitent de quoi?

M. Daoust : Écoutez, à défaut de jouer aux amateurs bien intentionnés, on va attendre d'avoir le spécialiste avec nous, si vous êtes d'accord, Mme la députée.

Le Président (M. Reid) : ...consentement pour reporter l'étude de l'article 33? Donc, je le suspends. L'article 34. M. le ministre.

M. Daoust : Le règlement sur la rémunération des arbitres (chapitre C-27, r. 6) s'applique à la médiation-arbitrage comme s'il s'agissait d'un différend déferé en vertu de l'article 76 du Code du travail, compte tenu des adaptations nécessaires. Entre autres adaptations, les heures consacrées à la médiation sont rémunérées comme s'il s'agissait d'une conférence préparatoire.

Il appartient aux associations accréditées de déterminer, entre elles, la quote-part de la rémunération du médiateur-arbitre qu'elles doivent assumer. Elles sont toutefois, face à ce dernier, solidairement responsables du paiement de la rémunération.

L'article 34 du projet de loi prévoit le mode de rémunération du médiateur-arbitre en rendant applicable la règle sur le sujet pris en application du Code du travail, compte tenu des adaptations nécessaires.

Je propose la suspension de l'article aussi.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission? Oui. Alors, l'article est suspendu. L'article 35.

M. Daoust : Le médiateur-arbitre procède à l'arbitrage sur examen du dossier. Il peut, s'il le juge nécessaire, tenir des séances d'arbitrage.

L'article 35 du projet de loi indique le fonctionnement de l'arbitrage tenu par le médiateur-arbitre. Celui-là, je pense qu'il a l'air à aller, là. Je ne pense pas qu'on a besoin de...

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

Mme Ouellet : Bien, en fait, moi, ce que j'aimerais comprendre, là... C'est parce que là je vois qu'il y a un règlement sur la rémunération des arbitres; là, on est avec un médiateur-arbitre. C'est quoi, la distinction entre les deux?

M. Daoust : On votera ça. Ils auront été élus. O.K.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre l'article 35, avec le consentement des membres de la commission, et nous passons à l'article 36.

M. Daoust : Les parties peuvent en tout temps s'entendre sur l'une des questions faisant l'objet de la mésentente. L'entente est consignée à la sentence arbitrale qui ne peut la modifier.

L'article 36 du projet de loi réaffirme la priorisation des ententes négociées dans l'esprit de règlements à l'amiable.

Le Président (M. Reid) : Des questions? Donc, nous allons suspendre l'article, avec le consentement des membres de la commission.

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : On peut l'adopter? L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 37.

M. Daoust : Le médiateur-arbitre détermine les modalités relatives à l'intégration, ainsi que les droits et recours du salarié qui se croit lésé par leur application.

Le médiateur-arbitre peut, en outre, décider de toute condition de travail qu'il estime accessoire à l'intégration d'un salarié.

La sentence ne peut prévoir des conditions de travail qui impliquent des coûts supérieurs à ceux qui découlent de l'application des conditions de travail applicables au — et ici on indique la date de la sanction de la présente loi — et ne peut avoir pour effet d'augmenter le niveau des effectifs.

L'article 37 du projet de loi confère au médiateur-arbitre le pouvoir de déterminer les modalités relatives à l'intégration ainsi que les droits et recours du salarié qui se croit lésé par leur application. Le médiateur-arbitre peut décider de toute condition de travail d'un employé, mais ces conditions ne peuvent impliquer des coûts supérieurs ni avoir pour effet d'augmenter le niveau des effectifs.

• (11 h 40) •

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, avec consentement, je suspends l'article 37. M. le ministre, l'article 38.

M. Daoust : Le médiateur-arbitre doit rendre sa sentence au plus tard à la date que prescrit le ministre.

S'il estime que des circonstances exceptionnelles le justifient, le ministre peut, à la demande du médiateur-arbitre, prolonger ce délai au plus tard à la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal — et on indiquera l'année et le numéro de chapitre de la loi.

L'article 38 du projet de loi confère au ministre du Transport le pouvoir de fixer un délai à l'intérieur duquel une sentence arbitrale doit être rendue, lequel délai ne peut dépasser la date d'entrée en vigueur de l'article 3 du projet de loi.

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

Mme Ouellet : ...suspension, parce qu'on fait référence à la notion de médiateur-arbitre, là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement pour faire la suspension de cet article 38? Alors l'article est suspendu. L'article 39. M. le ministre.

M. Daoust : La sentence arbitrale lie les associations accréditées pour représenter les salariés des autorités organisatrices de transport en commun visées, le comité, l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain.

Si une convention collective est en vigueur, la sentence a l'effet d'une modification de cette convention. Si la convention collective fait l'objet d'une négociation en vue de son renouvellement, les dispositions de la sentence sont, à compter de la date à laquelle la sentence prend effet, réputées faire partie de la dernière convention collective. Si une première convention collective fait l'objet d'une négociation, les dispositions de la sentence modifient les conditions de travail applicables.

L'article 39 du projet de loi prévoit les effets juridiques de la sentence arbitrale.

Le Président (M. Reid) : Donc, à 39, y a-t-il des interventions?

Mme Ouellet : Bien là, c'est sûr qu'il y a des questions, là. Je ne sais pas si on les réserve pour plus tard, là. Parce que moi, je veux comprendre c'est quoi, la différence entre ce système-là par rapport au système habituel qui est utilisé

par les sociétés de transport. Donc, qu'est-ce que vient ajouter cet article-là et comment ça vient modifier les négociations qui sont en cours et le processus de convention collective?

M. Daoust : Ma compréhension — et, encore là, je vais proposer de le suspendre — compte tenu de ce qu'on a vu avant, c'est qu'en fait on ne s'en va pas vers un droit de grève, mais on va aller vers une décision arbitrale, dans un contexte comme celui-là, qui va faire l'objet des premières décisions, un peu comme on a dans le Code du travail avec une première convention collective qui peut être imposée maintenant. Mais là ça ne sera pas imposé, mais ça va être arbitral.

Alors, je ne vois pas, là, où il y a une possibilité de grève, mais, encore une fois, je suis un amateur bien intentionné dans ce contexte-là, et on pourra le suspendre, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement pour suspendre l'étude de l'article 39? Alors, l'article est suspendu. M. le ministre, l'article 40.

M. Daoust : Le comité doit également élaborer tout plan relatif à l'intégration des employés des autorités organisatrices de transport en commun, affectés à des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain par l'une des lois édictées par les articles 3 et 4, qui ne sont pas représentés par une association accréditée ainsi que les modalités relatives aux droits et recours de l'employé qui se croit lésé par l'application du plan d'intégration.

Tout plan visé au premier alinéa s'applique à l'autorité ou au réseau dès la date fixée par le gouvernement pour l'entrée en vigueur de l'article 3 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.

L'article 40 du projet de loi prévoit l'obligation au comité d'élaborer un plan d'intégration des employés d'une autorité organisatrice de transport en commun affectée à des fonctions confiées à l'un ou l'autre des nouveaux organismes lorsque ces employés-là ne sont pas représentés par des associations accréditées. On parle des cadres, essentiellement, je présume.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends de l'article 40, c'est que le comité de transition va devoir déposer un plan aussi pour tous les employés qui ne sont pas visés par une convention collective, donc non syndiqués, et devront aussi prévoir des modalités, quel genre de recours ces employés-là peuvent avoir s'ils se sentent lésés par les décisions du comité de transition.

M. Daoust : C'est ma compréhension aussi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions? Est-ce que nous sommes prêts à adopter l'article 40? L'article 40 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Alors, il y aura un amendement qui sera déposé, M. le Président.

Le comité doit identifier, parmi les actifs et les passifs de l'Agence métropolitaine de transport, lesquels, liés aux fonctions que la présente loi confie à l'Autorité régionale de transport métropolitain ou au Réseau de transport métropolitain, doivent être transférés à l'un ou l'autre de ces nouveaux organismes. Il transmet ses recommandations au gouvernement afin que ce dernier puisse déterminer la valeur et les conditions relatives au transfert.

Le comité doit également identifier, parmi les actifs et les passifs de la Communauté métropolitaine de Montréal et ceux de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, lesquels, liés aux fonctions que la présente loi confie à l'autorité, doivent être transférés à cette dernière. Il détermine les conditions relatives au transfert.

On apporterait les amendements suivants. On insérerait, dans le deuxième alinéa de l'article 41 du projet de loi, après «détermine», de «la valeur et»; puis on ajoute, à la fin de cet article, l'alinéa suivant :

«Le comité doit également identifier, parmi les actifs et les passifs de toute [...] autorité organisatrice de transport en commun visée à l'article 5, lesquels, liés aux fonctions que la présente loi confie à l'autorité ou au réseau, doivent être transférés à l'un ou l'autre des nouveaux organismes. Il détermine la valeur et les conditions relatives aux transferts.»

En fait, le premier alinéa de l'article 41 du projet de loi confère au comité la responsabilité d'identifier, parmi les actifs et les passifs de l'Agence métropolitaine de transport, lesquels seront transférés à l'un ou l'autre des nouveaux organismes, l'autorité ou le réseau. Le comité doit transmettre ses recommandations au gouvernement.

Le deuxième alinéa de cet article prévoit que le comité doit identifier, parmi les actifs et les passifs de la Communauté métropolitaine de Montréal et ceux des trois sociétés de transport, lesquels, liés aux fonctions que le projet de loi confie à l'autorité, doivent être transférés à cette dernière. Le comité aura le pouvoir de déterminer les conditions relatives au transfert.

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

Mme Ouellet : Oui. Donc, on comprend que votre 2°, ça vise les actifs et les passifs des CIT puis des OMIT?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président, c'est bien ça.

Mme Ouellet : Et on en a déjà un peu discuté, là, mais je voudrais qu'on en profite pour se clarifier. On a déjà dit qu'il peut y avoir des choses qui sont dans les zones grises, là, mais, si ma mémoire est bonne, par exemple, les actifs du train appartiennent au réseau. Pouvez-vous me faire une liste un peu de ce qui est déjà déterminé, des actifs qui vont dans quelle boîte, là, que ce soit l'autorité ou que ce soit le réseau? Parce qu'il y en a déjà toute une, série, dont on a discuté, là, lors de la commission parlementaire, où c'est déjà défini. Donc, est-ce qu'on peut faire une espèce de résumé de ce qu'on s'est dit en commission?

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. D'abord, commençons par le plus simple : tous les actifs associés au train de banlieue s'en vont au Réseau de transport métropolitain, au RTM.

Les actifs qui constituent des équipements métropolitains, tels des terminus qui sont utilisés par plus d'un transporteur, des stationnements incitatifs qui sont utilisés par des gens qui proviennent de différents secteurs seront sous la responsabilité de l'autorité.

Il est possible, comme on l'a dit lors des séances précédentes, que certains terminus ou certains stationnements qui sont utilisés par un seul transporteur ou qui ont une vocation strictement locale, que de tels équipements puissent être transférés, par exemple, au réseau. Un exemple qu'on peut citer, c'est probablement le terminus Terrebonne, qui ne sera utilisé que par le Réseau de transport métropolitain. Donc, il n'y a pas de raison qu'il milite en faveur d'un transfert à l'autorité.

Pour ce qui est des équipements ou des actifs des CIT, ceux qu'on peut mentionner, il s'agit généralement de stationnements incitatifs, d'abribus et également d'équipement à bord des autobus. Les CIT ne sont pas propriétaires de leurs autobus; ils donnent des contrats à des transporteurs privés. Mais il y a de l'équipement à bord des véhicules qui appartient aux CIT qui ont été subventionnés par le ministère des Transports par le passé. Ici, je réfère aux équipements de perception, donc les équipements qui permettent de valider le titre tarifaire lorsque la personne embarque à bord du véhicule. Il y a également des systèmes d'aide à l'exploitation, à l'information aux voyageurs qui peuvent être installés à bord des autobus mais qui appartiennent aux CIT. Ce sont des équipements qui ont été subventionnés par le ministère des Transports par le passé.

Donc, ces équipements-là, lorsqu'il y a un changement de transporteur, peuvent être transférés d'un ancien transporteur au nouveau transporteur. Donc, dans ce cas-ci, la propriété, qui est celle des CIT maintenant, va devenir propriété du réseau, qui pourra, s'il y a un changement de transporteur, transférer l'équipement à bord des véhicules du nouveau transporteur.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 41? L'amendement à l'article 41 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Est-ce que, maintenant, il y a des interventions sur l'article 41 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 41, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 42.

• (11 h 50) •

M. Daoust : Le comité doit dresser la première politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain ainsi que les prévisions budgétaires du premier exercice de l'autorité qui doivent être conformes à cette politique.

Il doit également dresser les prévisions budgétaires du premier exercice du Réseau de transport métropolitain.

Il exerce les obligations prévues aux premier et deuxième alinéas en tenant compte des services offerts aux usagers des services de transport collectif par les autorités organisatrices de transport en commun pour l'exercice précédent.

Le premier alinéa de l'article 42 du projet de loi crée l'obligation au comité de dresser la première politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain et le premier budget qui doit être conforme à cette politique.

Le deuxième alinéa de l'article crée l'obligation au comité de dresser le premier budget du Réseau de transport métropolitain.

Le troisième alinéa de cet article précise que le comité, dans l'exercice d'établir le cadre financier pour les deux nouveaux organismes, tient compte des services actuellement offerts aux usagers par les organismes publics de transport en commun.

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

M. Surprenant : Oui. Merci, M. le Président. Alors, je demanderais, en fait : D'accord, ils vont dresser la première politique et puis dresser les prévisions budgétaires, mais qui va les approuver?

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, le budget, il est dressé par le comité de transition, mais il est adopté par le conseil d'administration du réseau et de l'autorité.

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

Mme Ouellet : Oui. Dans les politiques de financement, là, comme c'est le comité de transition — vous vous rappelez, lorsqu'on a fait les... je pense que ça, c'est plus dans le volet de l'autorité — on a permis des droits de retrait s'il y avait des ententes entre les municipalités — je crois que ça fait partie des politiques de financement — pour que le partage puisse se faire, le temps de la couronne sud et de la couronne nord, en fonction de la volonté des élus municipaux, en autant que ça respecte, là, le même montant. Donc, est-ce que le comité est soumis — parce que, là, je ne le vois pas — également à ça? Parce qu'on a justement fait en sorte que la politique de financement, il puisse y avoir des ententes entre les différentes instances pour se partager l'assiette.

Parce qu'on s'est donné toute une série de règles, du côté de l'autorité, pour le financement, mais ces règles-là, je ne les retrouve pas du côté du comité de transition. Puis, comme c'est eux autres qui vont préparer le premier projet, ça serait le fun que le premier projet soit aussi en fonction des différentes... bien on s'est mis, là, des façons de fonctionner, là, donc ça serait important que le comité de transition fonctionne aussi de cette façon-là, de ce qui avait été prévu pour l'autorité.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, la réponse, c'est oui, là. Le comité de transition dresse la politique, mais elle est adoptée par le conseil d'administration de l'autorité, et les amendements qu'on a déposés, qu'on a présentés mais qui ne sont pas encore adoptés, à 71, 71.1, à 91.1 et à 112.1, viennent conditionner l'élaboration de la première politique qui doit être adoptée après consultation des MRC, là... pas des MRC, mais des municipalités des couronnes nord et sud.

Donc, le travail ici d'élaboration ou le travail qui consiste à dresser la politique de financement, ce n'est pas là que ça se termine, là. Donc, il doit y avoir nécessairement, en vertu de 71, une consultation des municipalités des couronnes nord et sud avant l'adoption par l'autorité. Mais ça, ce sont des amendements qui n'ont pas encore été adoptés. On les a déposés et présentés la semaine dernière.

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

Mme Ouellet : Oui. Il y en a certains qu'on a déposés la semaine dernière, mais il y en a d'autres qu'on avait adoptés où on permettait que le financement soit décidé par les gens de la... Ah non! C'est vrai, ils étaient déposés, ils étaient suspendus. Ah, oui!

Mais il n'y aurait pas une façon de faire en sorte que le comité de transition soit obligé de prendre en considération un peu ce fonctionnement-là, pour ne pas se retrouver avec une politique de financement qui est complètement déconnectée et que finalement, lors de l'autorisation à l'autorité, le travail doive être recommencé, là? Parce que je ne vois pas tellement le lien entre ce que doit faire le comité de transition et ce qu'on a discuté dans les amendements. Puis j'ai comme bon espoir qu'ils soient adoptés, étant donné que c'est des amendements qui ont été déposés de consentement.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, M. le Président, dans les amendements qu'on a présentés à 71 mais qui n'ont pas encore été adoptés, là, donc on indique qu'il doit y avoir, dans la politique de financement, des modalités particulières permettant de répartir entre les municipalités locales de la couronne nord et entre les municipalités de la couronne sud, au sens de la loi sur le réseau, donc, la liste des municipalités qu'il y a dans la loi sur le réseau, là. Donc, on indique qu'il doit y avoir des modalités particulières pour partager les montants qui sont exigés en vertu de l'article 79 ou de l'article 80 de la loi sur l'autorité.

Donc, le comité de transition ne pourra pas passer à côté de l'article 6.1 qu'on va ajouter si l'amendement est adopté plus tard. Donc, il devra faire une politique de financement qui permet, là, des modalités particulières, puis il doit y avoir consultation également des municipalités de la couronne nord et de la couronne sud au moment de la préparation et de l'adoption de ces modalités-là.

Donc, la préoccupation de la députée de Vachon est prise en compte par l'ensemble des amendements qui sont à venir et le libellé de l'article 42 qui limite le rôle du comité de transition à dresser la première politique.

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

Mme Ouellet : Et, même si ce n'est pas explicitement écrit qu'ils doivent prendre en considération les fonctionnements édictés par l'article 3, pour vous, même si ce n'est pas explicitement écrit, implicitement, c'est intégré?

M. Sauvé (Sylvain) : À mon avis, oui. Puis ma collègue pourrait confirmer.

Mme Bacon (Nathalie) : Je confirme.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, il reste quelques minutes, vous pouvez commencer la présentation de l'article 43.

M. Daoust : Le président du comité agit en lieu et place du secrétaire du Réseau de transport métropolitain aux fins de l'application de l'article 25 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain — on indiquera l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

L'article 43 du projet de loi édicte une mesure transitoire pour permettre la première désignation des membres du conseil du Réseau de transport métropolitain par les municipalités de la couronne nord et de la couronne sud.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 44.

M. Daoust : Le comité doit faire l'étude de tout sujet ou exécuter tout autre mandat que le ministre peut lui confier dans le cadre de sa mission.

L'article 44 du projet de loi confère au comité le pouvoir de faire toute étude ou... et de tout autre sujet et prévoit également que le ministre peut confier d'autres mandats au comité en lien avec sa mission.

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

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Le comité doit, au terme de son mandat ou lorsque requis par le ministre, transmettre au ministre un rapport de ses activités.

L'article 45 du projet de loi crée l'obligation au comité de produire au ministre un rapport sur ses activités.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 45? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Est-ce que ce rapport-là sera accessible?

M. Daoust : Bonne question.

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

M. Daoust : Juste un moment, s'il vous plaît.

Une voix : ...

M. Daoust : Alors, on me dit qu'administrativement je pourrai le rendre public, là, mais pas...

Mme Ouellet : Mais ce n'est pas automatique.

M. Daoust : Ce n'est pas un automatique, non.

Mme Ouellet : Est-ce que vous avez une contre-indication à ce qu'on la mette? Que ce rapport-là soit rendu public? Parce qu'on sait bien que, quand ce n'est pas obligé par la loi, en général, ça ne se fait pas. L'expérience est assez probante dans ce sens-là. Donc, moi, je pense que ce serait important que le rapport soit public.

M. Daoust : Je pense qu'on va ajourner, monsieur, puis on va revenir avec ça tantôt.

Le Président (M. Reid) : On pourrait suspendre, et vous reviendrez avec ça.

M. Daoust : Oui. Pour la suite, est-ce que je pourrais proposer, M. le Président, qu'on fasse venir les spécialistes en relations de travail puis qu'on claire à peu près tout ce qu'on avait de ce côté-là, ceux qu'on avait jeudi dernier et puis...

Le Président (M. Reid) : ...à l'article 4, et on l'a fait aujourd'hui aussi, on a suspendu plusieurs articles. Alors, cet après-midi, nous allons passer...

M. Daoust : ...on est prêts à les étudier, alors ça serait une proposition que je fais.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons étudié et adopté l'article 44...

Une voix : ...45.

Le Président (M. Reid) : 45, on l'a commencé?

Une voix : Oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous suspendons l'étude de l'article 45.
Et, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux.

(Suspension de la séance à 11 h 59)

(Reprise à 15 h 19)

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 venions de suspendre l'article 45 du projet de loi. M. le ministre, la parole est à vous pour la suite des choses.

M. Daoust : Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, jeudi dernier et ce matin, nous avons suspendu un certain nombre d'articles, tous reliés au domaine des lois du travail. Ce que nous avons demandé aujourd'hui, nous avons deux spécialistes en droit du travail qui sont ici pour répondre aux questions.

Maintenant, il y a deux façons de procéder. Il y en a une où on va sur le processus très formel que nous connaissons, l'autre est celui où vous ou les personnes qui ont des questions à poser s'assoient et font ça comme un petit comité restreint pendant 10, 15, 20 minutes — évidemment, s'il le faut — pour répondre à toutes ces questions-là, puis, après ça, on procède. Ma proposition serait d'aller à la structure la plus légère, mais, si les deux autres partis, les collègues préfèrent que ce soit selon la structure plus formelle, je vais m'y conformer.

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

• (15 h 20) •

Mme Ouellet : Bien, écoutez, moi, c'est ouvert. Je pense qu'on peut faire une première partie informelle puis, au besoin, pour les galées, bien, on pourra peut-être leur demander qu'ils précisent, pour que ce soit dans les galées, cette partie-là. Mais, à ce moment-là, on aura probablement moins de questions parce que les questions auront été toutes répondues.

M. Daoust : ...et si besoin est. Je souscris à ce que dit ma collègue, que, pour les fins d'interprétation de l'intention du législateur, que ce soit confiné, justement, aux minutes, je suis d'accord, mais ça permettrait d'accélérer le processus. Alors, ce que je propose de faire, simplement, c'est de faire une pause, que les spécialistes s'installent ici, s'il vous plaît, avec les gens de la première et deuxième oppositions, avec mes collègues et répondent aux questions. Je vous suggère de passer tous les articles pour qu'après ça on puisse procéder. Alors, si ça convient à tout le monde...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons suspendre les travaux pour cette période de temps pour permettre, de façon informelle et... d'accélérer un petit peu, en fait, l'étude de nos dossiers.

(Suspension de la séance à 15 h 21)

(Reprise à 16 h 1)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous revenons à nos travaux. Il y a eu une rencontre technique, et nous allons maintenant prendre les articles un à un en commençant par... ce sont des articles qui ont été suspendus, donc nous allons commencer par l'article 82 amené par l'article 4, c'est ça? Alors, M. le ministre, ce sont les articles que nous avons déjà vus et suspendus, c'est ça?

M. Daoust : C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Ça n'a pas été lu, le numéro 82.

M. Daoust : Ils ont été lus, hein?

Le Président (M. Reid) : Pas sûr, pas sûr.

M. Daoust : De toute façon, on ne prendra pas de chance, on va les lire.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, allons-y avec le 82, M. le ministre, je vous demanderais de le présenter.

M. Daoust : Alors, les membres du personnel de l'Agence métropolitaine de transport, affectés à des fonctions liées à celles confiées au réseau et identifiées 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 — et 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, Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal affectés à des fonctions liées à celles que le projet de loi confère au réseau. Ici, les employés ciblés seraient 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. Voilà.

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

Mme Ouellet : Oui. Je profiterais de la présence de M. Poisson pour qu'il puisse nous expliquer, tout comme il l'avait fait pour l'autorité, donc, ce que ça implique en termes de relations de travail. Je fais mon intervention à 82, là, mais on s'entend que ça va couvrir l'ensemble des articles, là, de relations de travail pour le réseau.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Poisson, je vous demanderais de vous nommer, de donner votre titre. Et je demande d'abord, évidemment, le consentement des membres de la commission. J'ai le consentement? Allez-y.

M. Poisson (Jean-Martin) : Alors, Jean-Martin Poisson, je suis avocat au ministère de la Justice, à la Direction des affaires juridiques, Travail, Emploi, Solidarité sociale. On s'est déjà rencontrés à cette commission pour faire l'étude des articles 115 et suivants de l'article 3 du projet de loi, où on avait discuté effectivement du transfert de personnel. Alors, les articles 82, 83 et suivants de l'article 4 sont exactement au même effet et ont exactement le même objectif que les articles dont nous avons discuté. On se rappelle qu'ils ont pour effet de favoriser, faciliter l'application de l'article 45 du Code du travail, dont on déclare spécifiquement qu'il s'applique à cette situation.

Alors, l'effet de cette disposition est de transférer, au sein du nouvel organisme, les conventions collectives des salariés qui sont transférés dans le nouvel organisme. Donc, chaque salarié, dans le fond, qui arrive dans le nouvel organisme arrive avec sa convention collective qui lui est applicable. Donc, ses droits sont protégés à ce niveau-là, il conserve ses conditions de travail et l'ensemble des droits et recours et privilèges que lui octroie sa convention collective. De la même façon, l'article 45 permet le transfert de l'accréditation. Donc, non seulement la convention collective est transférée et continue de s'appliquer au salarié, mais il conserve également la protection de son syndicat, qui continue d'oeuvrer au respect, si on veut, de la convention collective qui lui est applicable.

Maintenant, ceci étant dit, on transfère des salariés provenant de plusieurs organismes. On a donc possibilité de plusieurs syndicats en présence, on a possibilité de... pas possibilité, mais sûrement plusieurs conventions collectives sont applicables. Alors, les dispositions font en sorte qu'on permet de liquider toute la problématique qui peut exister du fait qu'on a des salariés qui remplissent les mêmes fonctions, qui sont toutefois assujettis à des conventions collectives différentes, à des conditions de travail différentes, qui sont protégés par des associations accréditées différentes.

Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on donne un mécanisme précis pour que soient réglées toutes ces problématiques-là. Donc, on demande à l'employeur et aux diverses associations accréditées de négocier dans un certain délai les conséquences de ce transfert-là, notamment de dessiner quelles seront les unités de négociation qui seront applicables dans le nouvel organisme, donc quels sont les salariés qui, aux fins de la négociation collective, seront regroupés. On demande également de négocier quelle sera l'association accréditée qui représentera, le cas échéant, les salariés de cette unité de négociation là.

Évidemment, la négociation des associations accréditées ou la discussion concernant l'association accréditée qui s'occupera des salariés relève strictement des associations accréditées, le choix de son association représentative est toujours celui du salarié. Donc, l'employeur n'est pas partie à la discussion sur le choix de l'association accréditée qui représente les salariés d'une unité de négociation particulière.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous pensez en avoir encore pour un certain temps? Parce que le vote est appelé pour le budget.

M. Poisson (Jean-Martin) : Je termine très rapidement...

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

M. Poisson (Jean-Martin) : ...pour dire qu'une fois le délai de négociation terminé on demande à ce que le tribunal administratif soit saisi soit pour qu'il entérine les ententes ou pour qu'il tranche les difficultés qui sont surgies à l'occasion des discussions. C'est un pouvoir général que le tribunal administratif a déjà par rapport à tous les autres cas de cession d'entreprise en vertu de l'article 46. Donc, on s'assure que ça, c'est fait dans un certain délai aussi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons suspendre les travaux le temps que nous passions au vote sur le budget et nous nous retrouverons tout de suite après pour continuer l'étude de l'article 82.

(Suspension de la séance à 16 h 7)

(Reprise à 16 h 51)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous sommes à l'étude de l'article 82. J'en suis à demander s'il y a des interventions après les explications qu'on a eues, s'il y a d'autres interventions sur l'article 82. L'article 82 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 83. M. le ministre, voulez-vous présenter cet article?

M. Daoust : Oui. Et je vous informe tout de suite, M. le Président, qu'il y aura un amendement de proposé.

Les membres du personnel des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, 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, deviennent, sans autre formalité, des employés du réseau.

Et l'amendement proposé : de remplacer, à l'article 83 édicté par l'article 4 du projet de loi, «et du Conseil régional de transport de Lanaudière» par «du Conseil régional de transport de Lanaudière, de la municipalité régionale de comté de L'Assomption, de la municipalité régionale de comté des Moulins et de la ville de Sainte-Julie».

Alors, l'article 83 de cette loi prévoit des mesures transitoires pour opérer le transfert des employés des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière et bien sûr les autres que j'ai mentionnés, affectés à des fonctions liées à celles que le projet confère au réseau. Ainsi, les employés ciblés seront identifiés par le président du comité de transition... conditions de travail de ces employés seraient préservées et ils conservent leurs conditions de travail pour leur intégration au sein du réseau.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons d'abord disposer de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement qui est apporté à l'article 83? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons maintenant étudier l'article 83, tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet article 83, tel qu'amendé? L'article 83 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes à l'article 84. M. le ministre.

M. Daoust : Oui, et je vous informe encore, M. le Président, qu'il y aura un amendement proposé.

Aux fins des relations de travail, la présente loi opère concession partielle d'entreprise au sens du code... 45 et 45.2 du Code du travail, au chapitre C-27.

L'employeur et les associations accréditées doivent, avant le — et on indiquera la date qui suit les deux mois 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 et on indiquera aussi l'année et le numéro de chapitre de la loi — s'entendre sur l'application de ces articles, notamment en ce qui concerne la description des unités de négociation, l'association désignée pour représenter les salariés d'une unité de négociation, ainsi que la convention collective applicable aux salariés d'une unité de négociation et les modifications ou adaptations qu'il convient de lui apporter, le cas échéant.

Il appartient aux seules associations représentant des salariés d'une unité de négociation de participer à l'entente visant à déterminer l'association qui représentera les salariés.

L'amendement que nous ferions était de remplacer, au deuxième alinéa de l'article 84 édicté par l'article 4 du projet de loi... remplacer «deux mois» par «quatre mois». Et l'article 84 édicte une mesure transitoire en ce qui concerne les relations de travail en effectuant un renvoi à l'application du Code du travail. Il prévoit un délai à l'intérieur duquel l'employeur et les associations accréditées doivent s'entendre.

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

Mme Ouellet : Peut-être juste pour dire que c'est en concordance avec ce qui avait été fait, là, sur l'autorité.

M. Daoust : Tout à fait, exactement. C'est en concordance, oui.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'article 84, tel qu'amendé, y a-t-il des interventions? L'article 84, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous passons à l'article 85.

M. Daoust : À l'expiration du délai prévu au deuxième alinéa de l'article 84, l'employeur saisit le Tribunal administratif du travail des matières ayant fait l'objet d'une entente et des difficultés à résoudre, selon le cas, pour qu'il exerce les pouvoirs prévus à l'article 46 du Code du travail.

Le Tribunal n'est pas lié par l'identification des difficultés à résoudre. Il doit rendre sa décision au plus tard le — et on indiquera ici la date qui suit de six mois 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, indiquera encore ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi.

Il y a un amendement, M. le Président, à cette loi. L'amendement que nous proposons est de remplacer, au deuxième alinéa de l'article 85 édicté par l'article 4 du projet de loi... qu'on remplace «six mois» par «huit mois».

Et l'article 85 de la loi indique une mesure transitoire en ce qui concerne l'intervention du tribunal du travail advenant qu'aucune entente n'intervienne dans le délai prescrit.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, l'article 85, tel qu'amendé, y a-t-il des interventions? L'article 85, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 86.

M. Daoust : Aucun avis de négociation prévu à l'article 52 du Code du travail ne peut être transmis avant la date de la décision du Tribunal administratif du travail rendue en vertu de l'article 85. Malgré toute disposition contraire du Code du travail, le droit de grève ou au lock-out n'est acquis que 30 jours après la décision du travail ou, si un avis de négociation est transmis suivant l'article 52.1 de ce code avant l'expiration de ce délai, dans les 30 jours qui suivent.

Aucune accréditation ne peut être demandée par une association qui, le — et 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, encore ici on indiquera l'année et le numéro de chapitre de cette loi — n'est pas accréditée pour représenter des salariés visés aux articles 82 et 83, avant que la décision du tribunal ne soit rendue. Les délais prévus aux paragraphes b.1 et c de l'article 22 du Code du travail se calculent à compter de la date de cette décision.

L'article 86 de la loi indique une mesure transitoire relativement au droit de négociation, à la grève et au lock-out et aux demandes d'accréditation.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 86? L'article 86 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté.

M. Daoust : On a fait le bloc, je pense que c'est celui qui était en discussion la semaine dernière, qui avait été suspendu.

Le Président (M. Reid) : C'est un bloc de ressources humaines sur l'article 4.

M. Daoust : Le bloc ressources humaines? Oui, oui. Maintenant, on irait aux articles 30 à 39? C'est ce que je comprends.

Le Président (M. Reid) : Alors, il y a un nouveau bloc que nous avons suspendu, de 30, effectivement, à 39 inclus, à l'exception de 36, qui a été adopté.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, nous resuspendons l'article 4 pour retourner au projet de loi. Est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous retournons dans le projet de loi, à l'article, donc, 30. M. le ministre, je pense que ces articles-là ont été lus ce matin et discutés...

M. Daoust : Tous les articles ont déjà été lus, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vais simplement demander s'il y a d'autres interventions et je vais commencer par l'article 30. Donc, nous sommes à l'étude de l'article 30. Y a-t-il des interventions sur l'article 30? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Pour l'article 30 et les suivants, donc, toujours, donc, profiter de la présence de M. Poisson pour qu'il puisse bien nous confirmer la différence entre le rôle du comité de transition concernant les relations de travail et le rôle des deux organismes, l'autorité et le réseau, surtout en regard des conventions collectives.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, Me Poisson.

M. Poisson (Jean-Martin) : Oui. Les dispositions qu'on a vues précédemment s'appliquent une fois que les deux organismes sont créés, donc pour le transfert des conventions collectives et les accréditations. Les dispositions des articles 30 et suivants sont des dispositions transitoires qui visent à préparer la mise en place des deux nouveaux organismes. Alors, la compétence par rapport aux relations du travail en ce qui concerne le comité de transition est en lien avec l'identification et le choix des salariés qui vont aller dans les deux organismes, donc qui vont aller dans le réseau ainsi que l'autre organisme qui vont provenir aussi des autres organismes et sociétés de transport. Donc, sa principale fonction, au niveau des ressources humaines, est de choisir les salariés et de favoriser leur intégration au sein des deux nouvelles organisations.

L'article 30, alinéa cinq, nous renseigne probablement davantage sur, je dirais, le champ de compétence du comité de transition par rapport à tout cet exercice quand on parle des modalités relatives à l'intégration des salariés. C'est ce qui doit être négocié par le comité de transition. On dit : «...sont des dispositions relatives à l'application du processus d'affectation prévu dans les conditions de travail applicables ou, à défaut d'un tel processus, qui permettent de leur attribuer un poste et un lieu de travail.» Alors, c'est toute l'organisation, la mise en place, quel salarié va où et fait quoi. Alors, c'est des discussions qui ont lieu entre le comité de transition et les associations accréditées.

Et les articles 31 et suivants, dans le fond, prévoient un processus de médiation et d'arbitrage en cas de difficulté au niveau de ces négociations.

• (17 heures) •

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

Mme Ouellet : Donc, le comité de transition n'a pas de mandat, n'a pas de pouvoir concernant, là, l'intégration des conventions collectives des différents salariés qui vont venir des différentes organisations. Ça, c'est un mandat qui ne fait pas partie de la transition. C'est un mandat qui fera partie du début de chacune des deux nouvelles organisations.

M. Poisson (Jean-Martin) : Exactement.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, nous passons à l'article 31. Y a-t-il des interventions sur l'article 31? L'article 31 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 33. Y a-t-il des interventions sur l'article 33? L'article 33 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 35. Y a-t-il des interventions sur l'article 35? L'article 35 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 36 ayant déjà été adopté, nous passons à l'article 37. Y a-t-il des interventions sur l'article 37? L'article 37 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, nous avons terminé ces articles que nous avons suspendus en rapport avec les ressources humaines. Nous étions à l'article 45, qui avait été suspendu. Nous étions en train d'étudier l'article 45. Alors, est-ce qu'il y a des interventions... Est-ce qu'il avait été commencé, l'article 45?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, oui.

M. Daoust : Je veux juste m'assurer... Juste un moment. Je pense que tout ce qui touchait les ressources humaines ou relations de travail, dans ce qu'on a touché, c'est couvert. On a parlé de ça. Parfait.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Alors, nous revenons donc à l'article 45. Nous en étions au moment des interventions. Y a-t-il des interventions sur l'article 45? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, j'avais annoncé que nous préparions un amendement. C'est fait, donc : Modifier l'article 45 du projet de loi en ajoutant, à la fin de l'article, la phrase suivante : «Ce rapport doit être rendu public au moment de sa transmission au ministre, notamment en étant rendu disponible sur le site Internet de l'autorité.»

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

(Suspension de la séance à 17 h 3)

(Reprise à 17 h 7)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. Je vais demander à Mme la députée de Vachon de terminer la présentation de son amendement sur l'article 45.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, en fait, je pense qu'au terme de son mandat il doit remettre un rapport de ses activités. C'est tout à fait pertinent que ce rapport d'activités là soit accessible au public et non pas privé. Et je comprends que le ministre a toujours le loisir de le mettre public, mais, en général, il faut plus l'écrire pour que ça se fasse automatiquement, sinon ça ne se fait pas. Donc, c'est juste pour assurer une transparence, là, concernant le rapport d'activité du comité de transition. Je pense que c'est quand même assez important, c'est des nouvelles structures qui sont mises en place, donc, dans un souci de transparence, et je suis certaine que le ministre devrait être d'accord avec moi étant donné l'engagement de son gouvernement envers la transparence.

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

M. Daoust : Alors, très rapidement, d'abord, une des raisons pour lesquelles je ne souscris pas à l'amendement, c'est qu'il peut y avoir un renseignement personnel dans tout ça, mais la Loi de la protection du consommateur... la loi, voyons, sur... la loi d'accès à l'information permet d'aller chercher tout ce qui peut être rendu public dans ça. Alors, par la loi d'accès à l'information, ça peut être rendu public, mais je ne peux pas le rendre intégralement public parce qu'il peut y avoir des renseignements personnels. On touche à la vie des gens puis on ne divulgue pas ça. Alors, je pense que, de la façon que c'est écrit... on est corrects de la façon que c'est comme ça.

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

Mme Ouellet : Oui. Bien, je n'ai pas l'impression que, dans ça, il y aurait nécessairement des informations nominatives. Puis je comprends qu'il y a la loi d'accès à l'information, mais, pour utiliser ce processus-là, c'est un processus qui est long, laborieux, et on n'a pas toujours accès aux informations, donc c'est pour ça qu'on a une volonté de l'inscrire directement dans la loi.

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

Une voix : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté. Alors, nous revenons à l'étude de l'article 45 tel quel. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 45?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Ça va? Désolé. Alors, est-ce qu'il y a d'autres 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 : Le comité doit, en outre, fournir au ministre tout renseignement qu'il requiert sur ses activités. L'article 46 du projet de loi crée l'obligation au comité de fournir au ministre tout renseignement qu'il requiert sur ses activités.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 46? L'article 46 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 47.

• (17 h 10) •

M. Daoust : Oui, sur la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics, l'article 47 : L'article 2 de la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans des organismes publics, au] chapitre A-2.01, est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, de «un conseil intermunicipal de transport, une société de transport d'une communauté urbaine» par «une société de transport en commun, l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain».

L'article 47 du projet de loi propose une modification de concordance pour assujettir l'autorité et le réseau aux dispositions de la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans des organismes publics, au chapitre A-2.01.

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) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 48.

M. Daoust : L'annexe 2 de la Loi sur l'administration financière, au chapitre A-6.001, est modifiée par la suppression de «Agence métropolitaine de transport».

L'article 48 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi, en raison de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.002) sur l'article 49 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 48? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. J'imagine, lorsqu'on avait mis l'agence métropolitaine, l'AMT, dans la Loi sur l'administration financière, c'était pour s'assurer d'un certain nombre de règles soient respectées par l'AMT. Et je comprends, là, que l'autorité et le réseau ne relèvent pas du gouvernement, mais quel mécanisme vient pallier à l'abrogation de 48?

Mme Bacon (Nathalie) : Il faudrait ressortir la loi, s'il vous plaît, si vous me permettez de valider. Mais, en gros, c'est tout ce qu'un organisme du gouvernement — alors, un ministère ou un organisme budgétaire — doit respecter, notamment les autorisations de crédits pour le Conseil du trésor. Il y a une série, là... Juste la table des matières de la loi renseigne sur le contenu de la Loi sur l'administration financière, qui s'adresse aux ministères et organismes du gouvernement.

M. Daoust : Mais Mme Bacon peut prendre une minute puis essayer de trouver l'article. Si vous me permettez, je propose qu'on prenne une pause puis qu'on...

Le Président (M. Reid) : Une suspension de quelques instants?

M. Daoust : Bien oui, tout simplement.

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

(Suspension de la séance à 17 h 12)

(Reprise à 17 h 16)

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

M. Daoust : Oui. Alors, en réponse aux questions que la collègue avait posées, je vais demander à Mme Bacon de nous informer.

Le Président (M. Reid) : Alors, Me Bacon, vous avez la parole.

Mme Bacon (Nathalie) : Pour la Loi sur l'administration financière, je peux vous lire juste l'article 1 : «La présente loi a pour objet d'établir un cadre de gestion des ressources financières des ministères, des organismes et des entreprises du gouvernement.»

Et, lorsqu'on va lire les articles, on sépare les chapitres. Il y a des sections concernant le fonds consolidé, les emprunts gouvernementaux, les fonds spéciaux, notamment la création de fonds spéciaux dans chacun des ministères, la dette publique, les engagements financiers des différents ministères et organismes. Nécessairement, en créant l'autorité et le réseau, et en migrant, donc en abolissant l'Agence métropolitaine de transport et en instituant deux organismes qui migrent dans le domaine municipal, on leur a donné — on l'a vu tout le long de l'étude détaillée, article par article — des couleurs, soit municipale ou soit des sociétés de transport.

Et un comparable à ça — et on pourrait les faire un à un en reprenant la loi sur l'autorité puis la loi sur le réseau, ça serait un exemple — lorsque l'autorité veut financer, il y a des autorisations pour les emprunts demandés au ministère soit des Finances ou au ministère des Affaires municipales. Alors, ça, c'est une des reproductions. Donc, on a importé le régime municipal pour les nouveaux organismes puis on les a soustraits de la Loi sur l'administration financière, qui est gouvernementale.

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

Mme Ouellet : Parce que c'est un ensemble de règles financières, là, auquel l'agence était soumise pour une bonne gestion, là, donc, je comprends que l'ensemble de ces règles-là sont reproduites à l'intérieur de la loi sur l'autorité et de la loi sur le réseau.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement. À la saveur municipale ou de société de transport.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 48? L'article 48 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 49.

M. Daoust : 49. La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02) est abrogée. Cet article 49 du projet propose l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous passons à l'article 50.

M. Daoust : L'article 50, c'est : L'article 65.4 de la Loi sur le bâtiment (chapitre B-1.1) est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 6° du premier alinéa, de «un conseil intermunicipal de transport» par «l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain».

L'article 50 du projet de loi propose une modification de concordance... l'application de la Loi sur le bâtiment (chapitre B-1.1) en prévoyant... 65.4 de cette loi qu'un contrat auquel les parties de l'autorité régionale de transport métropolitain ou le réseau de transport métropolitain est un contrat public.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 50? L'article 50 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 51.

• (17 h 20) •

M. Daoust : Bon, alors, la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, au chapitre C-37.01, est modifiée par l'insertion, avant l'article 97, du suivant :

«96.1. Aux fins du versement, à l'Autorité régionale de transport métropolitain, du montant prévu au paragraphe 6° de l'article 77 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain — et on indiquera l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain — la Communauté métropolitaine de Montréal peut, par un règlement, imposer une taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse inscrite dans le registre de la Société de l'assurance automobile du Québec tenu en vertu de l'article 10 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) correspond à un lieu situé dans son territoire ou celui de la Ville de Saint-Jérôme. Le règlement doit indiquer le montant de la taxe.

«Une taxe visée au premier alinéa ne peut s'appliquer que si une entente aux fins de sa perception a été conclue avec la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette taxe est alors perçue par la Société lors du paiement des sommes prévues à l'article 21 ou 31.1 du Code de la sécurité routière et elle doit indiquer à toute personne visée au premier alinéa, dans l'avis de paiement ou dans le reçu de transaction, l'origine de cette taxe.

«Les règles et les modalités applicables à ces sommes, conformément à ce code, s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à cette taxe et le défaut de les respecter entraîne les sanctions qui y sont prévues. Toutefois, cette taxe n'est pas remboursable en cas de changement d'adresse.

«On entend par véhicule de promenade un tel véhicule au sens du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers — au chapitre C-24.2, r. 29).»

Maintenant, il y a un amendement, M. le Président, qui est apporté à ça. On ajouterait à la fin de l'article 96.1 du projet de loi l'alinéa suivant :

«Le règlement visé au premier alinéa est pris à la majorité des 2/3 des voix exprimées.»

Ce qui va empêcher, M. le Président, à mon collègue de se relever un dimanche matin pour refaire des déclarations.

Et l'article 51 du projet de loi propose de conférer à la Communauté métropolitaine de Montréal le pouvoir d'imposer une taxe sur l'immatriculation applicable sur l'ensemble de son territoire ou celui de la ville de Saint-Jérôme. L'article 118.82.2 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations, au chapitre E-20.001, confère actuellement ce pouvoir à la ville de Montréal, et ce type de taxe est perçu par la Société de l'assurance automobile du Québec... toute personne dont l'adresse correspond à un lieu situé dans le territoire de cette ville. Si la communauté exerce ce pouvoir et que le montant de la taxe demeure à 45 \$, comme c'est le cas actuellement sur le territoire de la ville de Montréal, les revenus anticipés additionnels pour les services de transport collectif sont de l'ordre de 48 millions. C'est simplement à titre indicatif. Alors, c'est avec la modification qu'on apportait pour le vote aux deux tiers, là, qui avait été suggérée.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord disposer de l'amendement. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article 51?

Mme Ouellet : Peut-être, je pense, on en a déjà discuté, là, mais juste nous rafraîchir la mémoire. Je pense qu'on en a discuté lorsqu'on regardait les revenus, là, mais, c'est ça, juste nous rafraîchir la mémoire. C'est quoi, la situation actuelle? Ce sont les municipalités, je crois, qui autorisent cette taxe-là?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé?

M. Sauvé (Sylvain) : M. le Président, il y a une disposition dans la loi sur certaines compétences dans certaines agglomérations qui permet à l'agglomération de Montréal de prélever une telle taxe, et ça a été fait le 1er juillet 2011. Donc, la taxe est prélevée depuis 2011 sur l'île de Montréal seulement. Donc, l'ensemble des municipalités de l'île perçoivent cette taxe auprès des automobilistes de leur territoire.

Donc, pour l'instant, c'est limité uniquement à l'agglomération, et ce que fait l'article qui est proposé ici, c'est d'abolir ce pouvoir-là qui est donné à l'agglomération pour le transférer à la CMM, donc faire en sorte que le financement du transport en commun soit vraiment métropolitain pour l'ensemble des sources de financement pour éviter que ce soit uniquement Montréal qui puisse percevoir cette taxe-là. Donc, on va dans une métropolisation complète du financement du transport en commun.

M. Daoust : Je peux aussi souligner, Mme la députée, que j'ai rencontré le conseil de la CMM lundi, et, à Candiac, il y avait des représentants de d'autres régions qui se sont déclarés, et j'ai expliqué ça, que, spécifiquement ce point-là, ce serait aux deux tiers, ce qui a été rassurant, je pense, pour tout le monde.

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

Mme Ouellet : Donc, si je comprends bien, les autres municipalités, que ce soient Longueuil, Laval, couronne nord, couronne sud, n'ont pas le pouvoir actuellement de percevoir ce genre de taxe là, donc ils n'en perçoivent pas.

M. Sauvé (Sylvain) : Effectivement.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, on avait pris position, au niveau de la Coalition avenir Québec, au niveau de l'article de loi avant qu'on y arrive. Alors, on avait énoncé le fait qu'on était inquiets pour les citoyens des couronnes de se voir taxés de façon additionnelle, alors d'autant plus que ce ne sont pas tous ces gens-là qui vont utiliser le réseau. Bien souvent, les gens, justement à cause des problèmes de réseau, doivent prendre leur propre véhicule encore pour se rendre à Montréal, donc ils se faisaient taxer un peu, là, ils avaient des coûts de plus que les autres. Mais j'apprécie le geste du ministre qui a proposé l'amendement et qui donne un peu plus, là, de légitimité, en fait, là, à l'article de loi. Donc, on va aller, on va être en faveur, donc, de l'amendement.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, nous allons étudier l'article 51 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 51 tel qu'amendé? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Au niveau des montants qui peuvent être chargés, il n'y a pas de limitation de prévue. Ça, ça demeure inquiétant, toutefois, là. On parlait d'un 45 \$ qui avait été chargé, là, depuis juillet 2011, par la ville de Montréal, et, dans ce cas-ci, je sais qu'on abroge le règlement pour la ville de Montréal à l'article 57. Mais dans cet article-ci, là, il n'y a pas de limite, par contre, au niveau des montants qui peuvent être chargés. Alors, il y a déjà, donc, 30 \$ qui est chargé à l'ensemble des gens. Là, ce serait un 45 \$ de plus qui monterait ça à 75 \$ pour tout le monde, si on va dans le sens où ce l'était pour Montréal, mais ça peut aller plus que ça de la façon qu'on indique ici. Il n'y a pas de limite à ça, là. Il ne serait pas opportun, peut-être, de fixer une limite aux hausses de taxes qu'on peut infliger aux contribuables?

M. Daoust : Ce n'est pas limité actuellement. Ce ne l'est pas, limité, parce qu'il y a le pouvoir qui est conféré justement à Montréal de lever la taxe, et il n'y a pas de limite sur ça, alors... Mais la limite, vous savez, M. le député, c'est le citoyen. Ces gens-là sont tous des élus, hein? Alors, je pense qu'ils n'ont comme pas beaucoup le choix de dire : Moi, je ne peux pas commencer à lever des taxes puis penser que je vais être élu. On est tous dans cette situation-là. Mais actuellement, je vous le dis, ce n'est pas limité.

M. Surprenant : Je prends bonne note de ce que vous dites, puis surtout le fait que vous indiquez qu'il y a une capacité que les citoyens... une limite à leur capacité, vous en êtes conscient, puis évidemment qu'on s'attendrait de l'opposition... si jamais il y avait des hausses de taxes plus élevées que ce qui peut être anticipé ici, là.

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

Mme Ouellet : J'imagine que vous avez fait l'évaluation. Ce montant-là passerait... Globalement, là, ce qui est perçu actuellement... puis, si c'est étendu à l'ensemble de la CMM... Donc, on perçoit actuellement combien d'argent? Puis on percevrait... si toute chose étant égale par ailleurs, si on garde le même montant que ce qui est à la Communauté urbaine de Montréal...

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Oui, M. le Président. Le montant perçu actuellement, c'est 33,6 millions sur l'île de Montréal. Et, si le même montant était appliqué pour les municipalités à l'extérieur, ce serait un 48 millions supplémentaire qui s'ajouterait aux 33,6 millions.

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

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : L'article 119 de cette loi est modifié par la suppression, dans le paragraphe 5°, de «et le réseau artériel métropolitain».

L'article 52 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi puisqu'elle retire la responsabilité du réseau artériel métropolitain à la Communauté métropolitaine de Montréal pour la confier à l'Autorité régionale de transport métropolitain.

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

Mme Ouellet : Oui, bien, peut-être juste pour confirmer que c'est une compétence qui est retirée à la CMM pour être donnée à l'autorité.

M. Daoust : C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 52? L'article 52 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 53, M. le ministre.

M. Daoust : L'intitulé de la section VI du chapitre III de cette loi est modifié par la suppression de «et réseau artériel métropolitain».

L'article 53 du projet de loi propose une modification de concordance de cette loi du fait qu'elle retire la responsabilité du réseau artériel métropolitain à la Communauté métropolitaine de Montréal pour la confier à l'Autorité régionale de transport métropolitain.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 54.

M. Daoust : L'article 158 de cette loi est remplacé par le suivant :

«158. La communauté soutient l'Autorité régionale de transport métropolitain dans sa planification du transport collectif.

«Elle approuve :

«1° le plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité, son programme des immobilisations et sa politique de financement;

«2° les décisions de l'Autorité visées à l'un ou l'autre des articles 31 à 37 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain — on indiquera l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain;

«3° le plan stratégique organisationnel du Réseau de transport métropolitain, de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal;

«4° le programme des immobilisations du Réseau de transport métropolitain;

«5° la partie du programme des immobilisations de la Société de transport de Montréal spécifique aux immobilisations afférentes au réseau de métro, de même que tout emprunt de plus de cinq ans décrété par la Société pour ce réseau lorsque le terme de remboursement est de plus de cinq ans.

«La décision d'approuver la partie du programme des immobilisations de la Société de transport de Montréal afférentes au réseau de métro ainsi qu'un emprunt pour le réseau de métro est prise à la majorité des 2/3 des voix exprimées. En cas de refus d'approbation, la proposition ayant fait l'objet de ce refus peut, [dans] un délai d'au moins 15 jours s'est écoulé, être soumise de nouveau au conseil de la communauté; une majorité simple des voix exprimées est alors suffisante pour approuver cette proposition.»

L'article 54 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi en reformulant le texte de l'article 158 pour faire état de nouveaux pouvoirs confiés à la communauté, eu égard à des décisions de l'autorité régionale de transport métropolitain pour le Réseau de transport métropolitain.

• (17 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 54? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que le dernier alinéa est semblable à ce qu'il y avait déjà dans la loi, mais je trouve ça assez surprenant qu'on mette dans la loi que la décision, par exemple, pour la prolongation du métro, c'est au deux tiers des voix, mais, si le deux tiers n'est pas atteint, ils peuvent redéposer exactement la même proposition 15 jours plus tard, puis là ça se retrouve à majorité simple.

J'aimerais comprendre. Je trouve ça assez incongru, là, parce que, dans le fond, 15 jours, c'est comme si on disait : Ça ne prend pas vraiment les deux tiers, parce que, si ça ne passe pas, je peux recommencer dans deux semaines puis là je suis à majorité simple. Je trouve ça vraiment spécial.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Ça, M. le Président, c'est une clause qui existe, comme la députée de Vachon l'a fait remarquer. C'est le fruit d'une entente qui a été négociée de façon assez ardue au milieu des années 2000, autour de 2006. Il y a eu une entente sur le partage des coûts du métro, et le consensus était fragile, et il y avait cette clause-là qui permettait d'en arriver à un consensus. Le choix qui a été fait ici, c'est de ne pas rouvrir ce dossier-là en allant modifier la possibilité pour la CMM d'approuver aux deux tiers.

Généralement, ça s'est fait dans le passé, des approbations aux deux tiers pour le programme d'immobilisation de la STM sur le métro. Ça n'a pas créé de problème. Et, comme je le disais, le choix qui a été fait, ça a été de ne pas tenter de rouvrir ça et d'amener de nouvelles discussions sur cet enjeu-là.

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

Mme Ouellet : Je peux comprendre que peut-être à l'époque il n'y avait pas beaucoup de votes au deux tiers, mais là on en a rajouté toute une série, de votes aux deux tiers. Et je me demandais : Est-ce que cette disposition-là, elle a été utilisée dans le passé? Donc, un vote aux deux tiers qui a été refusé, puis, après ça, ils ont repassé exactement la même décision avec un vote à majorité simple?

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Je ne suis pas en mesure de vous dire s'il y a eu des cas où ça s'est produit.

M. Daoust : La chose qu'on sait, M. le Président, c'est qu'il n'y a pas eu de problème depuis qu'on a cette clause-là. Et, vous savez, il y a un vieux principe qui veut que, quand tu ouvres une canne de vers, ça t'en prend une plus grosse pour la refermer. Alors, je pense qu'on a tout simplement essayé de ne pas ouvrir un contentieux qui a déjà été réglé.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Vachon? Je n'ai pas compris si vous vouliez intervenir, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Non.

Le Président (M. Reid) : Non. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 54? L'article 54 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 55.

M. Daoust : L'article 158.1 de cette loi est abrogé.

L'article 55 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi en supprimant les dispositions... confère à la Communauté métropolitaine de Montréal la compétence relative au réseau artériel métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 55? L'article 55 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 56. M. le ministre.

M. Daoust : La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1) est abrogée.

L'article 56 du projet de loi propose l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, chapitre C-60.1.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 56? L'article 56 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 57. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Il y a un 56.1. Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Pardon? 57?

M. Daoust : 56.1.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, nous allons faire circuler. Alors, la meilleure solution, pour éviter toute confusion, M. le ministre, c'est que vous présentiez l'article au complet.

M. Daoust : Oui. Je vais le relire, M. le Président. L'amendement propose d'ajouter, après l'article 56 du projet de loi, ce qui suit :

Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

56.1. La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (chapitre E-20.1) est modifiée par l'insertion, après l'article 67, du suivant :

«67.1. Le Réseau de transport métropolitain doit faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert.

«Ce plan doit tenir compte du taux de renouvellement de son équipement et de la nature des services offerts.

«Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau plan lui soit soumis dans le délai qu'il détermine.

«Le ministre des Transports, après avoir approuvé un plan, s'assure de son respect et de son exécution. Il peut, en tout temps, demander la mise en oeuvre de mesures correctrices, ou, le cas échéant, la modification d'un plan déjà approuvé de même que la production d'un nouveau plan dans un délai qu'il détermine.»

Le Président (M. Reid) : Ça va?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Donc, c'est un amendement qui consiste à introduire un nouvel article. Est-ce qu'il y a des interventions, des questions sur cet amendement? M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Je peux mentionner, M. le Président, que c'est en concordance avec une proposition qu'on avait voulu faire également. Alors donc, on est en faveur. On avait préparé un amendement dans le même sens, là.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Y a-t-il d'autres interventions? L'amendement qui introduit l'article 56.1 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 57.

M. Daoust : L'article 118.82.2 de la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations (chapitre E-20.001) est abrogé.

L'article 57 du projet de loi propose une modification à cette loi en abrogeant la disposition habilitante permettant à la ville de Montréal d'imposer une taxe concernant l'immatriculation sur son territoire. Cette modification est de concordance avec l'article 51 du projet de loi qui confère dorénavant ce pouvoir à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 57? L'article 57 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 58. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 118.95 de cette loi est modifié par le remplacement de « , 118.81 et 118.82.2 » par « et 118.81 ».

L'article 58 du projet de loi prévoit une modification de concordance à l'article 118.95 de cette loi en raison de l'abrogation proposée de l'article 57 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 58?

Mme Ouellet : Oui, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Là, le 118.82.4.2, vous nous aviez dit que c'était relié, là, à la taxe sur l'immatriculation, mais là les numéros que vous nous mentionnez, là, on ne sait pas c'est relié à quoi, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Nous faisons une modification de concordance à cet article-là pour supprimer 118.82.2. C'est l'unique but de cette disposition-là. Si vous allez voir à l'article de la... E-20.001, c'est l'article qui confère le pouvoir habilitant de taxer à l'île de Montréal.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 59.

M. Daoust : L'article 118.96 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 1°, de « 118.81 et 118.82.2 » par « et 118.81 ».

L'article 59 du projet de loi prévoit une modification de concordance à l'article 118.96 de cette loi en raison de l'abrogation proposée de l'article 57 du projet de loi.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Article 60. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 204 de cette... Loi sur la fiscalité municipale (chapitre F-2.1) est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2.2°, de « Agence métropolitaine de transport » par « Autorité régionale de transport métropolitain [et] du Réseau de transport métropolitain ».

L'article 60 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 204 de la Loi sur la fiscalité municipale, au chapitre F-2.1, en exemptant l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain de toute taxe foncière, municipale ou scolaire.

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) : L'article 61, M. le ministre.

• (17 h 40) •

M. Daoust : L'article 236 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le sous-paragraphe a du paragraphe 1°, de « Agence métropolitaine de transport » par « Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain ».

L'article 61 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 236 de la Loi sur la fiscalité municipale en exemptant l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain de toute taxe d'affaires.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 61? L'article 61 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : Oui. L'article 3 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3) est modifié par la suppression du paragraphe 7° du premier alinéa.

L'article 62 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi en raison de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport par l'article 49 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 62? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Peut-être qu'il nous explique un petit peu plus, là, le septième paragraphe a trait à quoi. Puis là on fait juste la suppression du septième paragraphe, on ne le remplace pas par les deux autres structures. Donc, peut-être juste nous expliquer, là.

M. Daoust : Oui. Le paragraphe 7°, quand on regarde... En fait, on supprime l'Agence métropolitaine de transport. 7°, là, c'était l'Agence métropolitaine de transport. Ça fait que, quand on dit « la suppression du paragraphe 7° », on supprime l'Agence métropolitaine de transport dans le texte.

Mme Ouellet : Qui, à ce moment-là, était soumis à la Loi sur les infrastructures publiques, ce qui ne sera pas le cas pour l'autorité et le réseau. C'est-ce que je comprends?

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

Mme Ouellet : Et qu'est-ce qui remplace le fait qu'ils soient soumis à la Loi sur les infrastructures publiques?

Mme Bacon (Nathalie) : On va voir, un petit peu plus loin dans les dispositions modificatives, qu'il y a une mesure de soutien par le ministre des Transports pour les projets municipaux.

Mme Ouellet : O.K. Mais encore?

Mme Bacon (Nathalie) : On peut vous donner le numéro. Donc, vous avez, à l'article 66 du projet de loi, des modifications qui vont être apportées à la Loi sur le ministère des Transports pour prévoir un rôle de soutien aux projets d'infrastructures de transport faits par des organismes municipaux en remplacement du rôle actuellement tenu par la Société québécoise des infrastructures.

Parallèlement à ça, vous allez avoir aussi, quand même... La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport est abrogée, donc elle est retirée de la Loi sur les infrastructures publiques, mais vous avez quand même la possibilité d'application de la Loi sur les infrastructures publiques si le gouvernement fait un certain nombre d'investissements publics. Alors, le Conseil du trésor a des pouvoirs, en vertu de cette loi-là, de déclarer l'application de cette loi-là. Alors, il y a comme deux mesures parallèles.

Mme Ouellet : Et pourquoi vous avez choisi de faire en sorte que ce soit le ministère des Transports qui offre le soutien, plutôt que les gens d'infrastructures publiques?

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, on s'est inspirés de la loi du précédent gouvernement, qui créait l'agence des transports ou qui avait un rôle de soutien du ministre des Transports, alors, projet de loi qui avait été présenté par le ministre Gaudreault à l'époque. Le secteur des transports, le ministre est compétent dans son secteur d'activité.

Mme Ouellet : O.K., mais actuellement, au niveau de l'agence, c'est la Loi sur les infrastructures publiques qui s'applique à l'agence. Donc, il y a un changement qui a été fait, il y a un choix qui a été fait, de la part du ministère, du ministre, de faire en sorte que ce ne soit plus la Loi sur les infrastructures publiques qui s'applique. Et moi, j'ai l'impression que, lorsqu'on avait fait cette loi-là, c'était pour être capable de gérer l'ensemble des gros projets, incluant ceux du transport. Donc, pourquoi avoir fait ce choix-là? J'aimerais juste comprendre, là.

M. Daoust : D'une part, je pense que c'est votre collègue qui avait proposé ça, mais il y a des explications aussi qui sont de nature technique. Je pourrais demander à M. Sauvé, peut-être, de vous expliquer. Plutôt que de répéter ce qu'il me conte, on va y aller directement.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Donc, c'est à la demande du Secrétariat du Conseil du trésor que les dispositions dont a fait état Me Bacon ont été ajoutées pour encadrer le rôle de soutien que le ministère devra apporter à l'autorité, au RTM, dans la réalisation des grands projets d'infrastructure.

Donc, on a eu, au moment de l'élaboration du projet de loi, des consultations interministérielles. Le choix qui a été fait, c'est de ne pas assujettir les deux organismes qu'on créait à la Loi sur les infrastructures publiques, mais de prévoir un rôle de supervision ou de soutien, là, du ministère des Transports à l'égard de ces deux nouveaux organismes. Et ça, c'est à la demande du Secrétariat du Conseil du trésor.

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

Mme Ouellet : C'est ça, mais c'était exactement le but de ma question. C'est : Qu'est-ce qui a motivé ce choix-là? C'est-u parce que ça ne fonctionnait pas bien quand c'était avec infrastructures publiques? Qu'est-ce qui a motivé le choix de changer de supervision?

M. Daoust : On va suspendre une minute, s'il vous plaît.

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

(Suspension de la séance à 17 h 45)

(Reprise à 17 h 46)

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

M. Daoust : Oui. Alors, je vais continuer de demander à M. Sauvé de donner une explication. Je pense, l'explication qu'on a à donner va satisfaire mes collègues.

Le Président (M. Reid) : M. Sauvé.

M. Sauvé (Sylvain) : Bon, M. le Président, après vérification, on nous informe que la Loi sur les infrastructures publiques ne s'applique pas au domaine municipal, donc aux organismes municipaux. Donc, il fallait trouver un substitut, et le substitut qui a été trouvé et proposé par le Conseil du trésor, c'est les dispositions qu'on retrouve ailleurs dans le projet de loi, que Me Bacon vient de nous signaler.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 62? L'article 62 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 63.

M. Daoust : L'article 6 de cette loi est modifié par la suppression, dans le troisième alinéa, de «et 7°». L'article 63 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi en raison de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport par l'article 49 du projet de loi.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, nous en sommes à 64.

M. Daoust : L'article 11 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

L'article 64 du projet de loi propose une modification de concordance sur la Loi sur le ministère des Transports, M-28, en raison, encore ici, de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport par l'article 49 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il une intervention sur l'article 64? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, juste d'être plus explicite, là. Quand on dit «par la suppression du deuxième alinéa», le deuxième alinéa, il visait quoi?

M. Daoust : En fait, le deuxième alinéa, il disait : «Il peut aussi, avec [l'autorité] du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, pour le maintien ou l'établissement d'un service de trains de banlieue, acquérir un bien ou conclure un contrat pour la réalisation d'un ouvrage mobilier ou immobilier, y compris une installation ou une infrastructure, et les céder à l'Agence métropolitaine de transport.»

Mais, comme l'Agence métropolitaine de transport n'existe plus, on ne peut pas lui conférer ces pouvoirs-là.

Le Président (M. Reid) : D'autres interventions sur l'article 64?

Mme Ouellet : Oui, juste comprendre. Je comprends que l'Agence métropolitaine de transport n'existe plus, mais on aurait pu juste modifier «Agence métropolitaine de transport» pour «autorité» et «réseau», là. On ne fait pas ça. Ce n'est pas une simple concordance, là.

M. Daoust : Ce que je comprends, Mme la députée, c'est que, dans l'article suivant, on va le prévoir.

Mme Ouellet : On peut-u étudier l'article suivant en même temps?

M. Daoust : On va le suspendre, puis on va étudier l'article suivant, puis on y reviendra tout de suite après.

Le Président (M. Reid) : ...avec le consentement des membres de la commission, on peut suspendre 64 et passer à 65. Nous y reviendrons par la suite. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, 65, puis je lis l'article 65 :

L'article 11.1 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante : «Il peut en faire de même pour le compte de l'Autorité régionale de transport métropolitain, du Réseau de transport métropolitain, de la Société de transport de Montréal et, lorsque le gouvernement le détermine, pour le compte d'une municipalité ou d'une autre société de transport en commun, dans le cas de tout bien requis pour la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif.»

L'article 65 du projet de loi propose l'ajout d'un nouvel alinéa à l'article 11.1 de cette loi afin de conférer au ministre des Transports le pouvoir d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, tout bien requis pour la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain et de la Société de transport de Montréal. Le ministre détient déjà un tel pouvoir pour le compte du gouvernement, de ses ministères et de ses organismes ainsi que pour le compte de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Il est d'intérêt général que le gouvernement puisse également rendre disponible l'expertise immobilière du ministère des Transports lorsque le projet d'infrastructure de transport collectif en question est celui d'une municipalité ou d'une autre société de transport ailleurs au Québec. Le pouvoir du ministre s'exercerait par projets et il est assorti de l'obligation préalable d'obtenir l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas.

Les biens susceptibles d'être acquis sont notamment les terrains qui constitueront l'assiette de l'infrastructure de transport collectif incluant l'emplacement projeté de ses gares ou stations, le cas échéant, et des autres nécessaires à son exploitation, comme des stationnements. Ainsi, le plan définissant l'espace foncier ou volumétrique nécessaire pour le projet d'infrastructure de transport collectif pourrait couvrir l'espace requis pour l'exploitation de telles infrastructures dans une perspective de développement durable.

Les dispositions proposées sont cohérentes avec le principe énoncé à l'article 952 du Code civil, qui prévoit qu'un propriétaire ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est que pour une cause d'utilité publique. Elles sont également cohérentes avec le régime d'autorisation prévu sur la Loi de l'expropriation, au chapitre E-24.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 65? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : 11 puis 11.1 ont deux objets quand même différents. Donc, juste m'expliquer, dans votre vision à vous, comment ça se fait que... C'est deux articles différents, là, dans la Loi sur le ministère des Transports. En 11, c'était concernant le service de train de banlieue, à 11.1, c'est concernant l'acquisition, à l'amiable ou par expropriation, de terrains, là.

M. Daoust : ...le ministère des Transports, au gouvernement, est le seul habilité à exproprier, peu importe le ministère, puis on prévoit même que c'est pour la Caisse de dépôt. On prend des réserves foncières aussi. Prenons simplement l'exemple de la ligne bleue dont il est question abondamment. Bien, il y a des réserves foncières qu'il faut prendre dans ces cas-là pour éviter qu'il y ait de la construction qui s'y fasse et tout ça, mais c'est toujours le ministère des Transports.

Et ce qu'on dit ici, c'est que c'est le ministère des Transports qui est habilité partout au Québec, mais qui va l'être aussi dans ce contexte-là, ce qui évite... En fait, on a l'expertise, au ministère des Transports, pour le faire, et ça va être l'expertise du ministère... Plutôt que de répliquer une expertise qui est existante, on va utiliser celle qui est existante actuellement, qui est celle du ministère des Transports.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 65?

Mme Ouellet : En fait, c'est 64 avec 65, là. 65, ça va, là, mais 64, dans le fond, on va se retrouver avec juste le début de 11 : «Aux fins de l'article 3, le ministre peut acquérir, à l'amiable ou par expropriation, ou louer tout bien qu'il juge nécessaire.» Là, on dit : «Il peut aussi, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, pour le maintien en établissement d'un service de trains de banlieue, acquérir un bien [donc] ou conclure un contrat pour la réalisation d'un ouvrage mobilier ou immobilier...»

Pourquoi, dans ce cas-là, on biffe tout le paragraphe et on ne fait pas que changer «Agence métropolitaine de transport» pour «autorité» ou «réseau»?

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, la décision a été de faire du neuf, neuf, alors le libellé à l'article 11, deuxième alinéa, que vous faites référence, est un vieux libellé. Donc, on a refait, repris le libellé, on l'a revampé à l'article 11.1, et 11.1, vous devez le lire en entier, où qu'on dit que le ministre peut acquérir tout bien requis pour une infrastructure de transport.

Donc, on n'est pas attachés à des mots restreints, on essaie d'utiliser des termes les plus englobants possible, comme «infrastructure de transport collectif» et ainsi que «tout bien requis». Donc, le libellé proposé, nouveau, à 11.1 est revampé.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 65 ou 64? Alors, nous sommes en train d'étudier l'article 65. Nous allons suspendre 64. Est-ce qu'on est prêts à adopter l'article 65?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous revenons maintenant, avec votre consentement, à l'article 64. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 64? Est-ce que l'article 64 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 66.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après... Oh! On a 65.1.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons un amendement qui introduit un article, l'article 65.1.

M. Daoust : Oui. On va commencer par...

Le Président (M. Reid) : ...attendre un instant qu'on ait fait distribuer... Merci. M. le ministre.

M. Daoust : Alors, je fais lecture de l'amendement proposé. Alors, l'article 65.1 :

Cette loi est modifiée par l'ajout, après l'article 11.1.1, de l'article suivant :

«11.1.2. Lors de travaux de construction d'un tunnel lié à un projet d'ouvrage public, incluant un projet d'infrastructure de transport collectif, le ministre [a] l'autorité pour le compte de laquelle le ministre procède à une acquisition de biens en vertu de l'article 11.1 devient, dès le début [des] travaux, sans formalité ni indemnité mais sous réserve d'un recours en dommage, propriétaire du volume souterrain occupé par le tunnel et d'une épaisseur de cinq mètres entourant la paroi intérieure bétonnée du tunnel lorsque la limite supérieure du tunnel est à une distance d'au moins quinze mètres de la surface du sol. De plus, le ministre ou l'autorité, selon le cas, est réputé titulaire d'une servitude légale établie en faveur du volume occupé par le tunnel et limitant à 250 kilopascals la contrainte appliquée à la surface supérieure de ce volume.

«Celui qui procède à ces travaux doit toutefois, dès le début de ceux-ci, aviser le propriétaire de l'immeuble [ou] l'existence des travaux et de la teneur du présent article. Dans l'année qui suit la fin des travaux, il dépose dans ses archives un exemplaire d'un plan certifié conforme par une personne qu'il a autorisée montrant la projection horizontale de ce tunnel. Il inscrit ce plan au bureau de la publicité des droits et l'officier de la publicité des droits doit le recevoir et en faire mention au registre foncier.»

Alors, c'est la reconduction de l'article 154 de la Loi sur les sociétés de transport.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement qui introduit l'article 65.1?

M. Daoust : M. le Président, je demanderais à... qui est ingénieur, de m'expliquer c'est quoi, la limite de 250 kilopascals. Je ne connais pas.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des interventions? Est-ce que l'amendement qui introduit l'article 65.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, je pense que... Oui, on peut commencer l'étude de l'article 66.

M. Daoust : Oui. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.21.7, de ce qui suit :

«Soutien relatif aux projets d'infrastructure de transport collectif.

«12.21.8. Le ministre soutient, moyennant considération, dans la gestion de leurs projets d'infrastructure de transport collectif qui satisfont aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain, la Société de transport de Montréal et, lorsque le gouvernement le détermine, une municipalité ou une autre société de transport en commun.

«Un organisme visé au premier alinéa doit [aussi] faire affaire avec le ministre pour exécuter l'ensemble des opérations liées à un tel projet afin d'assurer une gestion rigoureuse de celui-ci à chacune des étapes de sa réalisation.

«12.21.9. Un organisme visé à l'article 12.21.8 qui s'associe avec le ministre en application du deuxième alinéa de cet article demeure responsable de son projet et en conserve la maîtrise, sous réserve d'une entente à cet égard avec le ministre ou d'une décision du Conseil du trésor qui en confie expressément la maîtrise et la responsabilité au ministre.

«12.21.10. Le présent chapitre ne s'applique pas à un projet d'infrastructure de transport collectif visé par une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) ni à un projet d'infrastructure de transport collectif d'un organisme public assujéti à la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3).»

L'article 66 du projet de loi propose l'ajout du chapitre I.2 à la Loi sur le ministère des Transports concernant le soutien relatif aux projets d'infrastructure de transport collectif. L'article 12.21.8 proposé confère au ministre du Transport la responsabilité de soutenir, moyennant considération, des projets d'infrastructure de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain, du Réseau de transport métropolitain, de la Société de transport de Montréal lorsque ces projets satisfont 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-8.3. Il pourra en faire de même pour une municipalité ou une autre société de transport lorsque le gouvernement le détermine.

• (18 heures) •

Cette disposition est similaire à celle que l'on retrouve dans la Loi sur les infrastructures publiques, qui confère plutôt cette compétence à la Société québécoise des infrastructures. L'article 12.21.9 proposé édicte une première règle d'interprétation en clarifiant que l'organisme qui s'associe avec le ministre aux fins du soutien d'un projet d'infrastructure de transport collectif en conserve la maîtrise d'oeuvre sous réserve d'une entente avec le ministre ou d'une décision du Conseil du trésor.

L'article 12.21.10 proposé édicte une seconde règle d'interprétation afin de soustraire à l'application de ce nouveau chapitre les projets d'infrastructure de transport collectif faisant l'objet d'une entente avec la Caisse de dépôt et placement

du Québec en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports, au chapitre T-12, et ceux d'un organisme public assujetti à la Loi sur les infrastructures publiques.

Le Président (M. Reid) : Merci de votre présentation, M. le ministre.
Compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 19 h 38)

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 après-midi, nous en étions à l'étude de l'article n° 66. M. le ministre, vous aviez, je pense, présenté votre article. Je ne sais pas si vous avez terminé.

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : Oui? Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article n° 66? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. J'aimerais ça savoir si vous pouvez nous donner un exemple d'un projet d'infrastructure de transport collectif d'un organisme assujetti à la Loi sur les infrastructures publiques dans 12.21.10. Ça viserait quel genre de projet?

Mme Bacon (Nathalie) : Actuellement, vous avez eu le projet du Train de l'Est, ça pourrait être le Train de l'Ouest, la ligne bleue du métro, des projets comme ça.

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

Mme Ouellet : Oui. Le Train de l'Ouest... parce que c'est à la Caisse de dépôt. La Caisse de dépôt, c'est-u reconnu comme un organisme public?

Mme Bacon (Nathalie) : Bien, la Caisse de dépôt est un organisme public.

Mme Ouellet : O.K. Mais c'est 88.10 pour ceux assujettis à la Caisse de dépôt. Parce qu'on dit, bon : «...conclue en vertu de l'article 88.10...» Ça, j'ai compris, dans l'explication du ministre, que c'étaient ceux assujettis, là, à la Caisse de dépôt, mais «ni à un projet d'infrastructure de transport collectif d'un organisme public assujetti à la Loi sur les infrastructures publiques», c'est quel organisme public qui pourrait faire des projets d'infrastructure de transport collectif, qui lui, cet organisme public là, serait assujetti à la Loi sur les infrastructures publiques?

Mme Bacon (Nathalie) : C'est le ministre des Transports.

M. Daoust : Mais tout le PQI, tout le programme québécois d'infrastructures dans la partie transport collectif est ça.

Mme Ouellet : O.K.

M. Daoust : L'idée, c'est d'être habilités à le faire, hein?

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 66?

Mme Ouellet : Oui. Mais je veux juste comprendre. Par cet article-là, vous dites : Le PQI, mais le PQI... Les projets de transport collectif vont être réalisés par une des sociétés de transport, donc, ou par le réseau. C'est le réseau qui va être maître d'oeuvre. Ça fait que ça, pour tout ce qui est réseau, c'est par... Mais c'est pour les projets qui seraient hors réseau. Quels projets d'infrastructure publique sur le territoire de la Communauté métropolitaine qui ne seraient pas gérés ni par aucune société de transport ni par le réseau?

M. Breault (Martin) : En fait, il y a une série de projets. On peut donner quelques exemples, là.

Le Président (M. Reid) : Ah! excusez-moi! Vous n'avez pas parlé encore aujourd'hui, alors ça prend un consentement des membres de la commission. J'ai le consentement. Est-ce que vous voulez nommer votre nom et votre fonction?

• (19 h 40) •

M. Breault (Martin) : Martin Breault, directeur du transport terrestre des personnes au MTQ. Donc, les exemples en réponse à la question : l'implantation du nouveau système de transport collectif entre Québec-Lévis, bureau de projet sur le prolongement de la ligne de métro à Montréal, le projet de Train de l'Ouest ou le SLR pour le projet de la Caisse de dépôt. Donc, ça, c'est des exemples.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, Québec-Lévis, ça n'a pas rapport, parce que ce n'est pas sur le territoire de la CMM. Après ça, le SLR puis le Train de l'Ouest, c'est déjà prévu par la première partie de l'article 12.21.10, donc c'est les projets d'infrastructure visés par une entente conclue en vertu de l'article 88.10. Ça, vous nous avez donné des exemples. J'aimerais ça avoir des exemples qui visent l'autre section, qui n'est ni un projet d'infrastructure de transport collectif d'un organisme public assujéti à la Loi sur les infrastructures publiques... Ça serait quel genre de projet qui ne serait donc pas soumis à ce chapitre-là, mais qui ne fait pas l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10?

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

M. Surprenant : Moi, si je peux me permettre, là, ma compréhension, moi, c'est que, pour la première partie, c'est le Train de l'Ouest, puis la deuxième partie, c'est le Train de l'Est et la ligne bleue. Ça se peut-u?

M. Daoust : Je vais demander à madame... On va finir par avoir la réponse, vous allez voir.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que je peux avoir le consentement de la commission pour inviter... Et vous donnez votre nom. J'ai le consentement.

Mme Cantin (Danièle) : Bonjour. Danièle Cantin, sous-ministre adjointe à la Direction générale des services à la gestion et la surveillance des marchés.

Donc, pour répondre à votre question, l'idée de l'article de loi, c'est de prévoir l'avenir. Actuellement, dans le PQI 2016-2026, vous avez la liste des projets qui ont passé le processus de la politique-cadre qui a été adoptée par le Conseil du trésor en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques. Donc, il y a un cycle d'approbation des projets. Donc, l'article de loi vise à intégrer les éventuels projets pour prévoir qu'ils soient intégrés dans un cadre rigoureux, conformément, là, à qu'est-ce qui est en vigueur.

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

Mme Ouellet : Oui. Mais ce qu'on essaie de comprendre... On a fait des nouvelles structures qui sont censées gérer l'ensemble du transport collectif, incluant les sociétés existantes. Et là on dit : Il peut y avoir une exception pour ce qui est géré par la Caisse de dépôt et de placement, mais on peut avoir aussi une autre exception. Puis cette autre exception là, moi, j'aimerais comprendre, dans la nouvelle dynamique qu'on est en train de créer... Moi, à ma connaissance, ça ne pourrait pas être géré ailleurs, là.

Parce que là on est en train de créer des structures pour gérer les projets de transport collectif excluant ceux de la Caisse de dépôt et de placement. Puis ça, c'est nommément le 88.10. Mais il y en a une autre, exception. Et là j'aimerais bien comprendre. Dans le scénario qu'on est en train de préparer, est-ce qu'effectivement il y a des gros projets de transport collectif qui ne seront pas gérés par le réseau ou les sociétés de transports?

Parce que ce qu'on nous a dit précédemment sur le projet de loi, c'est que les projets, par exemple comme la ligne bleue, au lieu d'être gérés par l'Agence métropolitaine de transport comme c'est le cas actuellement, vont être gérés directement par la STM. C'est ce qu'on nous a dit précédemment, lors de d'autres articles.

Donc, en principe, tous les projets vont trouver une case, que ce soit la STM... une des trois sociétés de transport ou le réseau. Quel genre de projet pourrait se retrouver orphelin? C'est ça que j'essaie de trouver, là. Ou, sinon, c'est la Caisse de dépôt, mais la Caisse de dépôt est déjà gérée par 88.10.

Ça fait qu'il y a deux exceptions. Il y en a une que je comprends, que vous avez expliquée, vous avez donné des exemples. J'aimerais savoir c'est quoi, l'autre exception. On est-u en train de passer à côté de quelque chose, là?

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Cantin (Danièle) : Quand on voit, à 12.21.8... On indique que «le ministre soutient, moyennant considération, dans la gestion de leurs projets d'infrastructure de transport collectif qui satisfont aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la Loi sur les infrastructures publiques». Ça, ça réfère à la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui vient indiquer le processus pour encadrer les projets majeurs d'infrastructure. Donc, on vient renforcer, justement, la gestion des projets en transport collectif pour qu'ils soient assujettis. On en a parlé précédemment, où il y avait le ministre, là, des Transports, là, qui jouait le rôle de la Société québécoise des infrastructures pour s'assurer de la gestion du projet puis pour s'assurer que les coûts, la portée, l'échéancier de chacun des projets, quand il y a une gestion de risques à faire, bien, soient encadrés puis qu'il y ait un suivi rigoureux au niveau de la gestion de projet.

Ça fait que moi, je vois plus, justement, dans une bonification puis un renforcement des façons de faire au niveau de la gestion de projet.

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

Mme Ouellet : Oui, effectivement, c'est 12.21.8, on a compris ça, sauf que 12.21.10, ils disent que le présent chapitre, donc le 12.21.8, ne s'applique pas pour deux exceptions. La première exception, c'est la Caisse de dépôt et de placement, puis j'essaie de comprendre c'est quoi, la deuxième exception, puis je ne la trouve pas.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Alors, la deuxième exception, c'est tous les projets qui seraient visés par la Loi sur l'infrastructure publique, par l'une des dispositions de cette loi-là. Notamment, vous avez l'article 3, paragraphe 8° qui dit : Tout organisme que désigne le gouvernement, alors tout organisme, même un organisme municipal, que désignerait le gouvernement. Exemple, si le gouvernement désigne la ville de Québec pour un projet de SRB...

Mme Ouellet : Oui, mais là Québec n'est pas là-dedans, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Vous demandez quel organisme public...

Mme Ouellet : Ah non! O.K.! C'est parce que là on vient de changer... Dans la Loi sur le ministère des Transports... Ça fait qu'on touche aussi à tous les projets en dehors de la CMM.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Ça marche?

Mme Ouellet : Parce que je me demandais quel autre organisme dans la CMM, autre que ceux qu'on connaît, pouvait gérer, puis je n'en voyais pas, là. Mais effectivement, là, ce que vous parlez, c'est en dehors du territoire de la CMM. O.K.

Le Président (M. Reid) : Alors, les choses sont claires. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 66? L'article 66 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 67.

M. Daoust : L'article 12.30 de la loi est modifié :

1° par l'insertion, dans le paragraphe 1° et avant le sous-paragraphe a, du sous-paragraphe suivant :

«0.a) des services de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain;» et;

2° par la suppression des sous-paragraphes i et ii du sous-paragraphe e du paragraphe 1°.

L'article 67 du projet de loi propose une modification de concordance aux dispositions concernant le Fonds des réseaux de transport terrestre pour permettre de financer les services de transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain à même ce fonds. Il prévoit également une modification de concordance en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal par l'article 56 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 67? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : On va juste le lire, là. Parce que là on fait référence à des articles qu'on n'a pas avec nous, là.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez besoin d'un peu de temps, ou suspendre, ou si...

(Consultation)

Mme Ouellet : Est-ce que le Fonds des réseaux de transport terrestre affecté au financement, là... On dit qu'on va insérer la question de l'autorité. Est-ce que ça pourrait aussi financer le réseau?

Le Président (M. Reid) : M. Breault.

• (19 h 50) •

M. Breault (Martin) : Oui. Bien, en fait, ça a été expliqué, je pense, précédemment, à quelques reprises. Le financement, c'est l'autorité qui va être responsable, au niveau de la politique de financement, si elle a accès, là — je pense que c'est aux articles 71 — à toute une série de sources de financement. L'essentiel des revenus du réseau va se faire à l'intérieur de l'entente qui va être signée en vertu de l'article 8 qui est prévu dans le projet de loi. Et ici l'objectif de cette modification-là, les CIT ont accès, via un programme qui est financé par le FORT, à des fonds pour leur exploitation.

Donc, ça permet, dans le fond, avec l'abrogation des CIT, de s'assurer que les mêmes sources de financement vont être disponibles via l'autorité pour le financement des activités du réseau à travers, encore une fois, l'entente qui va être signée à l'article 8.

Mme Ouellet : Ça fait que tous les financements vont passer par l'autorité. Il n'y aura aucun financement qui va pouvoir aller directement au réseau.

M. Breault (Martin) : De manière générale, ça va être avec l'autorité. Puis on l'avait expliqué, je pense, que le financement du réseau va se faire à l'intérieur de l'entente qui va être signée avec l'autorité, en vertu de l'article 8.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 67? L'article 67 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 68. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 12.32.1 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans le quatrième alinéa, de «en commun visés» par «visés au sous-paragraphe 0.a.»;

2° par l'insertion, dans le cinquième alinéa et après «sous-paragraphe», de «0.a.».

L'article 68 du projet de loi propose une modification de concordance aux dispositions concernant le Fonds des réseaux de transport terrestre en complémentarité à celles proposées par l'article 67 du présent projet de loi.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 69.

M. Daoust : Oui. L'article 12.32.1.1 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2°, de «Agence métropolitaine de transport» par «Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 69 de ce projet de loi propose une modification de concordance aux dispositions concernant le Fonds des réseaux de transport terrestre en complémentarité à celles proposées par l'article 67 du présent projet de loi.

Le Président (M. Reid) : ...des interventions sur l'article 69? L'article 69 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, à l'article 70.

M. Daoust : L'article 4 de la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (chapitre O-1.3) est modifié par la suppression, dans le paragraphe 2°, de «l'Agence métropolitaine de transport».

L'article 70 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 4 de la loi, qui définit l'expression «administration», du fait de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport par l'article 49 du projet de loi.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 71.

M. Daoust : L'annexe C de la Loi sur le régime de négociation des conventions collectives dans les secteurs public et parapublic (chapitre R-8.2) est modifiée par la suppression de « — L'Agence métropolitaine de transport».

L'article 71 du projet de loi propose une modification de concordance dans cette loi, du fait de l'abrogation de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport par l'article 49 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il y a des interventions sur l'article 71? L'article 71 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 72.

M. Daoust : L'article 18 de la Loi sur le régime de retraite des élus municipaux (chapitre R-9.3) est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2°, de «un conseil intermunicipal de transport» par «l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Réseau de transport métropolitain».

L'article 72 du projet de loi propose une modification de concordance à cette loi en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal par l'article 56 du projet de loi.

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. M. le ministre, l'article 73.

M. Daoust : L'article 2 de la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal, au chapitre S-2.1.1, est modifié par la suppression, dans le paragraphe 3°, de « un conseil intermunicipal de transport ».

L'article 73 du projet de loi propose une modification de concordance dans cette loi en raison de l'abrogation de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal par l'article 56 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. L'article 76. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. On supprime « conseil intermunicipal de transport ». « Société de transport en commun », j'imagine que le réseau fait partie de ce qu'on appelle les sociétés de transport en commun. Non?

Une voix : ...

Mme Ouellet : O.K. Et pourquoi, à ce moment-là, le réseau et l'autorité ne sont pas couverts dans l'application?

Mme Bacon (Nathalie) : La modification législative à cet article-là vise à retirer les entités existantes qui étaient des employeurs et qui avaient des régimes de retraite, donc on retire « conseils intermunicipaux ».

Et « sociétés de transport », il y a une loi, vous la connaissez, là, on en a parlé tout le long de l'étude détaillée, la Loi sur les sociétés de transport. Elles sont au nombre de neuf, elles sont définies dans cette loi-là.

Donc, on n'a pas besoin d'ajouter les nouvelles entités qui vont avoir leur propre régime de retraite avec leur employeur, leur nouvel employeur.

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

Mme Ouellet : Peut-être juste mieux nous expliquer, là. Vous dites : Les sociétés de transport ont déjà leur propre régime de retraite, c'est dans la Loi sur les sociétés de transport. Les sociétés de transport, c'est la STM, le RTL, la STL, et est-ce que le réseau et l'autorité sont considérés, dans cette loi-là, comme des sociétés de transport?

Mme Bacon (Nathalie) : Comme je viens de dire, ils ne sont pas considérés comme des sociétés de transport, c'est des organismes hybrides, alors c'est des organismes qui sont dans le giron municipal. Tantôt, on va les assujettir à des dispositions municipales, soit la Loi cités et villes; tantôt on va les assujettir à des règles de gouvernance comme les sociétés d'État; et souvent on les a aussi assujettis à des règles similaires aux sociétés de transport. Mais, au niveau de la définition, ce n'est pas une société de transport en commun.

Alors, on est dans un plus grand ensemble, on est dans des organismes de transport collectif, qui est un plus grand générique que le simple mot « société de transport en commun ».

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

Mme Ouellet : Là, on est dans la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal et là on vient enlever les conseils intermunicipaux de transport. Mais, dans cette loi-là, si on lit 3°, une communauté... « Pour l'application de la présente loi, on entend par organisme municipal : [...] une communauté métropolitaine, une régie intermunicipale, une société de transport en commun... »

Donc, je comprends que la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal couvre la STM, le RTL et la STL, mais ne couvrirait pas ni le réseau ni l'autorité.

Mme Bacon (Nathalie) : Non. Comme je viens de vous dire, la vérification a été faite avec les spécialistes en retraite. Il y a des gens au Conseil du trésor... On a vérifié, ce n'était pas nécessaire d'ajouter le réseau et l'autorité à cet article-là.

Mme Ouellet : Oui, mais, quand on dit « pas nécessaire », là, c'est quoi qui va s'appliquer? Est-ce qu'ils vont avoir, eux autres aussi, un régime de retraite à prestations déterminées?

Mme Bacon (Nathalie) : Je ne suis pas spécialiste de régimes de retraite. Je suis désolée, je ne peux pas répondre à cette question-là.

Mme Ouellet : C'est parce que c'est une question importante, là. Il y a actuellement dans les CIT... Puis les CIT, on les rentre dans le réseau, donc les CIT sont couverts par la loi sur les régimes de retraite à prestations déterminées. On les enlève puis, pour l'instant, ce que je comprends, c'est qu'on ne remplace ça par rien.

M. Daoust : On va prendre une pause de deux minutes, si vous voulez, M. le Président.

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

(Suspension de la séance à 19 h 58)

(Reprise à 19 h 59)

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, nous n'avons pas actuellement la réponse à cette question-là, qui est une question qui mérite une réponse précise. Je comprends très bien la préoccupation de la députée. Alors, si vous voulez bien, on va suspendre l'article puis on va continuer.

Le Président (M. Reid) : ...consentement de la commission pour suspendre l'article? Alors, M. le ministre, nous passons à l'article 74.

• (20 heures) •

M. Daoust : Alors, l'article 74, on apporterait un amendement, M. le Président. Après 74, on va faire 74.1. Alors, l'article 6 de la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec (chapitre S-11.0102) est modifié :

1° par la suppression, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, de «un conseil intermunicipal de transport,»;

2° par l'ajout, à la fin du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«4° le Réseau de transport métropolitain.»

Le premier alinéa de l'article 74 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 6 de cette loi en raison de l'abrogation de la loi sur le conseil intermunicipal de transport dans la région de Montréal par l'article 56 du projet de loi.

Le deuxième alinéa de cet article propose l'ajout du Réseau de transport métropolitain à titre d'organisme municipal visé pour l'application de cette loi.

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

Mme Ouellet : Oui. Là, je ne connais pas bien la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec, mais j'imagine que c'est pour le financement, donc c'est de l'argent. Et là on reconnaît le réseau comme étant un organisme municipal, mais on ne reconnaît pas l'autorité. Et je pensais que le financement passait par l'autorité puis ensuite était descendu au réseau et non pas que le financement rentrait directement dans le réseau.

Le Président (M. Reid) : M. Breault.

M. Breault (Martin) : Je dis qu'essentiellement le financement proviendrait de l'autorité dans le cadre des ententes. Il y a une exception, là, qui est dans ce cas-ci; il faut comprendre que l'AMT n'est pas reconnue comme un organisme municipal pour les fins de la SOFIL. La SOFIL, pour fins de rappel, permet une aide financière aux organismes municipaux. C'est une entente avec le gouvernement du Canada où il y a un financement qui provient de la taxe sur l'essence. Le financement des sociétés de transport bénéficie de ce financement-là pour des projets d'immobilisation. Les organismes comme les CIT bénéficiaient aussi...

Donc, là, ce qu'on vient faire, en fait, c'est s'assurer de pouvoir reconnaître le réseau. Pour des fins de concordance, il était plus simple de faire en sorte que ce soit le réseau qui soit... Parce que l'essentiel de la propriété, on l'a expliqué, l'essentiel de la propriété des immobilisations, ça sera le réseau qui l'aura. Donc, c'est pour cette raison-là qu'on a présenté le réseau. Donc, on va s'assurer de cette façon-là, d'un point de vue de la gouvernance au niveau municipal, qu'il puisse se prévaloir de la SOFIL, ce qui n'est pas le cas actuellement pour l'AMT, qui n'est pas reconnue comme un organisme municipal par le fédéral.

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

Mme Ouellet : Oui. Je comprends que l'AMT n'est pas reconnue comme un organisme municipal, parce que c'est un organisme gouvernemental, là. Mais j'essaie juste de comprendre votre logique, où on disait tantôt que tout le financement était géré par l'autorité. Et là vous me dites qu'il y a une partie du financement qui va rentrer directement au réseau. Ça représente une enveloppe de combien, ça?

M. Breault (Martin) : Actuellement, on est dans la SOFIL 3, qui est sur la période 2014-2019, là. J'y vais de mémoire, c'est environ 700 millions de dollars, qui est sur une période de cinq ans, qui est disponible pour un ensemble

d'organismes qui font du transport en commun. Il y a les neuf sociétés de transport, mais également, comme je l'ai mentionné, les CIT. Et donc on parle d'une enveloppe de cette ampleur-là actuellement.

Je veux juste être bien clair que la... enfin, si on veut s'assurer que le financement de l'AMT, je reviens, n'est pas admissible à la SOFIL, parce qu'elle n'est pas reconnue comme un organisme municipal, si on veut s'assurer que, dans le futur, pour des projets d'immobilisation, le réseau puisse bénéficier de la SOFIL, c'était la façon de le faire. Ça, ça a été discuté avec le ministère des Finances, donc, question de conformité.

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

Mme Ouellet : Et donc vous pensez que, si on avait mis l'autorité qui recevait le financement, là, l'autorité n'aurait pas été reconnue comme un organisme municipal?

M. Breault (Martin) : On ne pense pas que ça aurait été reconnu par le gouvernement fédéral. Parce que l'essentiel, je le répète, l'essentiel des immobilisations seront la propriété du réseau, ce qui n'est pas le cas de l'autorité.

Mme Ouellet : O.K., ça va en fonction...

M. Breault (Martin) : Donc, dans les critères... Moi, je ne suis pas un spécialiste...

Mme Ouellet : Ça va en fonction des actifs?

M. Breault (Martin) : Exactement, qui est propriétaire des actifs, là.

Mme Ouellet : O.K.

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

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Non. 74.1, c'est l'amendement qui s'en vient. M. le ministre, vous voulez présenter un amendement?

M. Daoust : Oui. Alors, 74.1 : Insérer, après l'article 74 du projet de loi, ce qui suit :

Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec.

74.1. L'article 2 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (chapitre S-11.011) est modifié par le remplacement, dans le sous-paragraphe g du paragraphe 1, de «ville de Montréal» par «Communauté métropolitaine de Montréal».

Mme Ouellet : Pouvez-vous nous donner un petit peu... On ne sait pas c'est quoi, le paragraphe g ou...

M. Daoust : Ça va me faire plaisir de leur demander.

M. Breault (Martin) : Moi, je laisserais Nathalie...

Le Président (M. Reid) : Alors, juste avant, pour qu'on sache bien, là, il y a ici un amendement qui introduit un nouvel article, l'article 74.1, et donc nous allons discuter de cet amendement. Et, par la suite, nous en disposerons. M. Breault.

M. Breault (Martin) : En fait, je laisse...

Mme Ouellet : On n'a pas l'équivalent, ici, de l'article, là.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. C'est une modification de concordance compte tenu qu'on a transféré le pouvoir de taxation... le droit d'immatriculation sur l'île de Montréal, on l'a conféré tantôt à l'article... on a modifié la Loi sur la CMM, là, pour lui conférer le pouvoir de taxer sur le territoire de la CMM. Alors, on fait la concordance à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, qui avait la particularité d'énoncer, dans un article, d'énoncer nommément toutes les entités avec qui elle conclut des ententes. Normalement, un organisme public peut conclure des ententes sans que ce soit indiqué noir sur blanc dans un article de loi. Mais là, à l'article de la SAAQ, on l'avait fait, donc on avait besoin de faire une modification de concordance avec le pouvoir de taxation sur le territoire de la CMM.

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

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends, c'est que le paragraphe 1° concerne exclusivement la taxe sur l'essence. Il n'y a pas d'autres objets à ce paragraphe-là?

Mme Bacon (Nathalie) : Il y a plusieurs entités de nommées, là, avec qui la SAAQ peut conclure des ententes, et ça finissait par «ville de Montréal». Donc, c'est la fin de l'article qu'on remplace.

Mme Ouellet : ...l'objet sur l'entente? C'est parce que la SAAQ peut peut-être faire d'autres ententes que sur la taxe avec...

Mme Bacon (Nathalie) : Non. J'ai posé la question. Il n'y a pas d'autre objet, c'est juste sur la taxe.

Mme Ouellet : C'est juste, juste sur la taxe.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui.

Mme Ouellet : C'est ça que je dis, c'est exclusivement la taxe.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, exclusivement la taxe.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement? Cet amendement, qui introduit un nouvel article, 74.1, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

M. Daoust : L'article 3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifié :

1° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «À cette fin, elle» par «Elle»;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le premier alinéa ne s'applique pas à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal.»

L'article 75 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 3 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 75? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Juste me donner un petit peu de temps.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Ça va?

Mme Ouellet : Non. Je vais avoir besoin de plus d'explications. Je ne comprends pas trop pourquoi on enlève le «À cette fin, elle», là. J'aimerais qu'on m'explique c'est quoi, la finalité d'enlever ça. Mais, quand on dit : «Le premier alinéa ne s'applique pas à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal», où on dit que la «société a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilisation des personnes dans son territoire et, dans la mesure où le prévoit une disposition législative, hors de celui-ci»... Pourquoi vous dites que ça ne s'applique pas à ces trois sociétés de transport là?

Le Président (M. Reid) : Madame.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. On fait un petit retour en arrière. Lorsqu'on a adopté les articles pour l'autorité, vous vous souviendrez, l'article 5 et 6, qui sont la mission de l'autorité, la mission de planification et la «mission d'assurer, par [tout mode de transport], la mobilité des personnes sur [un] territoire», le territoire de la région de Montréal est donné à l'autorité. Donc, ici, on vient faire une mesure de concordance. Si vous voulez, nous, on a appelé ça une coupe de cheveux de la mission des sociétés de transport présentes sur le territoire de l'autorité, pour faire la même chose que le réseau.

Finalement, les trois sociétés de transport présentes sur le territoire de l'autorité deviennent des organismes opérants. Et, en étant opérantes, c'est l'article 4 de la Loi sur les sociétés de transport qui va s'appliquer à toutes les sociétés de transport. Ça fait que, dans la poursuite de sa mission, une société exploite une entreprise de transport en commun. Donc, les missions des trois sociétés sont réduites à un exploitant et non plus à une planification.

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

Mme Ouellet : Ça veut dire que cette mission-là, «d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans son territoire», pour ces trois sociétés de transport là, c'est retiré des sociétés de transport pour être confié à l'autorité?

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

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

Des voix : Adopté.

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

• (20 h 10) •

M. Daoust : L'article 4 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement de «Dans la poursuite de sa mission, une» par «Une»;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Aux fins de leur mission, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal doivent fournir à l'Autorité régionale de transport métropolitain des services de transport collectif visés par une entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([on indiquera] ici l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain) et collaborent, à sa demande, à la planification, à la coordination, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.»

L'article 76 de ce projet de loi propose une modification de concordance à l'article 4 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et par cohérence aux fonctions par ailleurs confiées au Réseau de transport métropolitain par l'article 4 du projet de loi.

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) : M. le ministre, l'article 77.

M. Daoust : L'article 5 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante : «Dans le cas de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, les services visés au paragraphe 1° du premier alinéa sont fournis conformément à l'entente conclue en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([on indiquera] ici l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain).»

L'article 77 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 5 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et par cohérence aux fonctions par ailleurs confiées au Réseau de transport métropolitain par l'article 4 du projet de loi. Et nous aurons un amendement, 77.1, par la suite, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Pour introduire un nouvel article?

M. Daoust : Oui.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, nous en sommes à l'étude à l'article 77. Y a-t-il des interventions sur l'article 77? L'article 77 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, vous avez un amendement qui introduit un nouvel article à 77.1.

M. Daoust : Oui. On va laisser le temps de circuler.

Alors, ajouter, après l'article 77 du projet de loi, le suivant :

77.1. Cette loi est modifiée par l'ajout, après l'article 16.1, du suivant :

«16.2. Aux fins [de l'article] 8 à 16, la ville peut, au lieu de désigner un membre [du] conseil municipal, désigner un membre indépendant.

«Est un membre indépendant celui qui se qualifie, de l'avis de la ville qui le désigne, comme administrateur indépendant au sens de l'article 4 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (chapitre G-1.02). Les dispositions des articles 5 à 8 de cette loi s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires.

«La désignation des membres indépendants se fait en tenant compte des profils de compétence et d'expérience approuvés par la ville concernée ou, le cas échéant, par son conseil d'agglomération.

«L'article 40 s'applique à ces nominations, avec les adaptations nécessaires.»

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

Mme Ouellet : Oui. Encore là, on n'a pas le page qui reprend les articles, là, mais «aux fins des articles 8 à 16», c'est quoi, les articles 8 à 16? Et, quand on dit : «L'article 40 s'applique à ces nominations», c'est quoi, l'article 40?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Les articles 8 à 16 concernent chacune des sociétés de transport. Alors, chaque société de transport a une disposition habilitante qui lui permet de désigner des membres. Alors : 8, Société de transport de Montréal; 9, la société de Québec; 10, Gatineau; etc. Et l'article 40, c'est l'article qui prévoit la rémunération.

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

Mme Ouellet : Là, en venant toucher les articles 8 à 16, on vient changer une disposition, pas seulement pour les organismes sur le territoire de la CMM, mais pour les ensembles des organismes de sociétés de transport sur l'ensemble du territoire de Québec, donc à Québec, à Gatineau... C'est-u ce que je comprends, dans les articles 8 à 16?

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement. Cohérence pour l'ensemble des neuf sociétés de transport. Donc, on donne la liberté à chacun des conseils de ville ou des conseils d'agglomération de se doter de règles de bonne gouvernance et de nommer des membres indépendants s'ils le désirent.

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

Mme Ouellet : O.K. Parce que, là, vous comprenez qu'on regarde ça hors contexte, là, ça fait que je ne sais même pas à quoi ça se rattache, là. Donc, ces articles-là, si j'en déduis de ce que vous me dites — et là je fais de la déduction, ça fait que vous me corrigerez — concernent les nominations sur les conseils d'administration des sociétés de transport. Et on a vu plus tôt que, que ce soient la STL, la STM, ça peut être à Québec, à Gatineau, actuellement j'imagine que ce sont tous des élus.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement, sauf certaines sociétés ont des usagers de transport en commun ou de transport adapté.

M. Daoust : En fait, je pense, M. le Président, que ce que ça veut dire essentiellement, c'est des nouvelles règles de gouvernance où on va plutôt vers des membres indépendants. Et imaginons, dans une société où on dirait : J'ai un indépendant qui est plus compétent ou qui correspond mieux au profil de compétence que j'aimerais nommer là, bien, la loi lui permet de le faire. Et ça serait l'inverse qui serait inquiétant.

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

Mme Ouellet : O.K. Donc, ce qu'on vient changer ici, ça ne concerne aucunement le réseau puis l'autorité, là?

M. Daoust : Oui, mais ils ne peuvent pas le faire actuellement, hein? Vous comprenez qu'actuellement ils ne peuvent pas nommer un indépendant au lieu d'un élu.

Mme Ouellet : Oui, oui, je comprends. Je comprends.

M. Daoust : O.K. Alors, ça comprend les neuf sociétés, là.

Mme Ouellet : C'est juste que, là, tout d'un coup, sur les neuf sociétés, on n'a rien travaillé, on a rien amélioré, mais là, tout d'un coup, celui-là, on vient le changer, là.

M. Daoust : J'en conviens.

Mme Ouellet : Hein?

M. Daoust : J'en conviens.

Mme Ouellet : Donc, jusqu'à date, tout ce qu'on faisait, c'est de toucher à ce qu'était le réseau, ce qu'était l'autorité, et là, tout d'un coup, par une disposition dite... Mais ce n'est pas de la concordance, c'est un choix, parce qu'on pourrait faire plein d'autres concordances sur plein d'autres...

M. Daoust : Mais je pense que l'objectif était de : Si je le fais là, je le fais partout. Alors, on voulait le faire là. On les nomme. Et, en même temps, si on le fait là, on le fait partout.

Mme Ouellet : O.K.

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

Mme Ouellet : Peut-être juste savoir, parce que, puisque c'est un amendement qui est déposé, est-ce que vous avez eu des demandes pour déposer ce genre d'amendement là?

M. Breault (Martin) : Bien, écoutez, on a entendu en commission parlementaire l'intérêt de la ville de Laval d'avoir des indépendants sur le C.A. de la société de transport. Également, on a été au fait, là, de la ville de Québec, qui a indiqué un intérêt éventuellement à ce que ce soit regardé. Donc, ce n'est pas nouveau. Il y a des sociétés de transport qui, s'inspirant des meilleures pratiques qu'on observe un peu partout dans le monde, auraient un intérêt à ce qu'il puisse y avoir des membres indépendants. Je pense que ça a été expliqué par ma collègue. Actuellement, c'est impossible : si une société de transport veut nommer un membre indépendant, elle ne peut pas le faire en vertu de la loi. Donc, tout ce qu'on fait avec cet amendement-là, c'est de leur donner la possibilité de le faire puis de tendre vers les meilleures pratiques qu'on a déjà mises en place avec la composition du C.A. de l'autorité et, dans un certain sens aussi, avec le RTM, là, où on a quand même plusieurs membres indépendants.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que cet amendement, qui introduit un nouvel article, le 77.1, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 78.

M. Daoust : L'article 64 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «conseil d'administration», de «d'une société de transport en commun, de l'Autorité régionale de transport métropolitain ou du Réseau de transport métropolitain».

L'article 78 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 64 de cette loi concernant l'interdiction de cumul des fonctions d'un administrateur de différents conseils par cohérence à l'article 51 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain et à l'article 30 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 78? L'article 78 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 79.

M. Daoust : L'article 65 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Les dispositions du paragraphe 5° du premier alinéa ne s'appliquent pas au directeur général de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil ou de la Société de transport de Montréal.»

L'article 79 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 65 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi.

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

• (20 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Donc, j'imagine que c'est en lien, là, avec les responsabilités entre l'autorité et les sociétés de transport. Dans le 5°, donc, «prépare les [...] parcours», je pense que, les plans de desserte, on avait laissé ça aux sociétés de transport et au réseau. Donc, je pense qu'il y a comme un petit problème là. Et l'autre chose, dans le 4°, on dit : «prépare annuellement un projet de budget...» Je ne suis pas certaine que c'est les sociétés de transport qui font le budget.

Une voix : ...

Mme Ouellet : Oui? Puis le programme triennal d'immobilisation, c'est les sociétés de transport aussi qui le font, ce n'est pas l'autorité qui s'occupe de la partie des immobilisations?

M. Breault (Martin) : Il y a déjà... En fait, vas-y, Nathalie.

Mme Bacon (Nathalie) : Chaque société a son programme d'immobilisations. Le programme de l'autorité, c'est une chose, mais, à plus petite échelle, chaque société a le sien, son propre budget.

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

Mme Ouellet : Oui, mais les budgets ne sont pas déterminés par l'autorité?

Mme Bacon (Nathalie) : Le coût des contrats est déterminé par l'autorité et par une entente entre l'autorité, le réseau et les sociétés de transport. Mais chaque société de transport va continuer d'avoir un budget.

Mme Ouellet : O.K. Puis il y a un programme triennal sur trois ans. Ce n'est pas l'autorité qui fait le programme triennal?

Mme Bacon (Nathalie) : Elle va faire son programme et, évidemment, en fonction des ententes conclues avec l'autorité.

Mme Ouellet : O.K.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 79?

Mme Ouellet : Bien, il reste le problème des parcours, là. On comprend que la tarification, ça revient à l'autorité; les normes de service, ça revient à l'autorité. Mais les parcours, les plans de desserte, c'est préparé par les sociétés de transport?

Le Président (M. Reid) : Oui.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui. M. le Président, on a des articles particuliers pour le parcours, on pourrait les examiner et les revoir si vous voulez. Ici, l'article est un article particulier pour le directeur général. Alors, c'est une responsabilité particulière au directeur général. Donc, lorsqu'on dit qu'une société de transport — on va le voir plus loin — doit proposer à l'autorité des parcours, un plan de desserte, il n'en demeure pas moins qu'on peut retirer la responsabilité particulière au directeur général.

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

Mme Ouellet : Mais, si la société doit le fournir, le directeur général en est directement imputable et responsable, là, donc...

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est très particulier, cette disposition-là, à la Loi sur les sociétés de transport. On l'a vu tout le long de la loi constitutive du réseau ou la loi constitutive de l'autorité, c'est qu'on ne mettait pas des responsabilités particulières sur les épaules d'un directeur général, c'étaient sur les épaules du conseil d'administration. Alors, il en est de même pour les sociétés de transport ici.

M. Daoust : On a peut-être une réponse...

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

M. Breault (Martin) : Peut-être juste une explication, là. On aura un amendement à 80 à déposer, là, qui précise exactement ça, sur la question du rôle de la société de conseiller l'autorité au niveau des parcours et des circuits. Donc, on est vraiment, à 79, dans un article de concordance.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 79?

M. Daoust : Je veux juste qu'on suspende l'article 79 puis, en faisant l'article 80, on y reviendra?

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, si j'ai le consentement des membres de la commission, nous allons passer à l'article 80. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 80, comme le disait monsieur, il y aurait un amendement qui va y être apporté. Alors, je vous fais la lecture :

L'article 78 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Dans le cas de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, les pouvoirs prévus au présent article ne s'exercent que dans la mesure prévue dans une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain ([on indiquera] l'année, le numéro de chapitre de la présente loi ainsi que le numéro de l'article de la présente loi qui édicte la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain).»

L'article 80 du projet propose une modification de concordance à l'article 78 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi et par cohérence aux fonctions par ailleurs confiées au Réseau de transport métropolitain par l'article 4 du projet de loi.

Et l'amendement serait d'ajouter, à la fin de l'article 80 du projet de loi, la phrase suivante : «À cette fin, chaque société doit conseiller l'autorité dans l'établissement, la modification [et] la suppression des parcours et circuits. Chaque société doit également lui proposer un plan de desserte pour son territoire.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, est-ce qu'on a des interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : C'est quoi, la différence entre les «parcours et circuits» et le «plan de desserte»?

Le Président (M. Reid) : M. Breault?

M. Breault (Martin) : Oui, écoutez, M. Sauvé est le spécialiste de ces questions-là. Mais le plan de desserte, c'est vraiment la façon, de manière générale, comment la société ou l'organisme va s'assurer de bien servir le territoire. De manière générale, je pense que la plupart des questions qu'on a eues, je pense, au moment où ça a été discuté, le même article au niveau du réseau, c'était sur la question de : Où seraient les arrêts d'autobus? Je pense qu'on avait clairement indiqué que ça relevait de l'exploitant, à ce moment-là.

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

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons revenir à l'article 79.

M. Daoust : Oui, puis l'article 80 amendé, hein, c'est ça?

Le Président (M. Reid) : Ah! il y a un amendement. Ah! excusez-moi, je suis allé trop vite. Alors, vous avez un amendement à présenter avant que nous passions...

M. Daoust : ...qui a été présenté.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : On vient d'adopter l'amendement, c'est ça, O.K., bon. Alors, je n'ai pas posé la bonne question. Est-ce que l'amendement qui a été apporté à l'article 80 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous en sommes maintenant à discuter de l'article 80 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 80 tel qu'amendé? Alors, l'article 80, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons revenir à l'article 79 avec le consentement des membres de la commission, c'est l'article qu'on vient de suspendre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 79? Est-ce que l'article 79 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 81.

M. Daoust : L'article 87 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «une ville, un de ses arrondissements ou une municipalité pour» par «la personne responsable de l'entretien d'un chemin public pour y». L'article 81 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 87 de cette loi pour uniformiser la terminologie utilisée avec celle du Code de la sécurité routière, au chapitre C-24.2.

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) : L'article 82, M. le ministre.

M. Daoust : L'article 90 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : «Le présent article ne s'applique pas à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal.»

L'article 82 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 90 de cette loi concernant l'établissement des titres de transport et de la fixation des tarifs en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 82? L'article 82 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 83.

M. Daoust : L'article 116 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«L'obligation d'informer la ville des tarifs qui seront en vigueur pour la période couverte par un prochain budget prévue au premier alinéa ne s'applique pas à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal. Ces sociétés doivent informer la ville des contrats conclus avec l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 83 de la loi propose une modification de concordance à l'article 116 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale des transports métropolitains par l'article 3 du projet de loi.

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

Mme Ouellet : Oui. On dit que les sociétés doivent «informer la ville». Je me demande si ce n'est pas «les villes», parce que la Société de transport de Montréal couvre plus qu'une ville et le Réseau de transport de Longueuil couvre plus qu'une ville, là. Donc, j'ai l'impression qu'il faudrait mettre «les villes». En fait, étant donné que beaucoup découlent de la CMM, est-ce que les villes ne sont pas déjà informées de ces contrats-là à travers l'autorité?

Le Président (M. Reid) : Oui.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est une mesure de concordance, M. le Président. C'est une mesure de concordance, et on fait l'énonciation du principe dans la Loi sur les sociétés de transport, donc c'est plus une mesure de prudence en l'énonçant, là. C'est sûr qu'ils vont être informés par les budgets, par les approbations, par...

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

Mme Ouellet : Donc, je comprends que les contrats conclus avec l'autorité régionale, les villes vont déjà être au courant autrement que par les sociétés de transport qui vont les informer.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement, et d'autres mécanismes à la Loi sur les sociétés de transport qui permettent aux sociétés de transport de réclamer des montants à la ville pour leur fonctionnement. Alors, d'autant plus que les villes sont garantes du fonctionnement des sociétés de transport.

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

Mme Ouellet : Et on ne devrait pas mettre «les villes»?

• (20 h 30) •

Mme Bacon (Nathalie) : Non, mais c'est ça, c'est en lien avec le premier alinéa, où c'est «à la ville». Alors, il n'y a pas d'erreur au premier alinéa qui était déjà existant. Donc, au troisième alinéa, qu'on vient d'introduire, on utilise le même vocabulaire. Le singulier comprend le pluriel, de toute façon, en règle de législation.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 83? L'article 83 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 84.

M. Daoust : L'article 130 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa :

«Le présent article ne s'applique pas à la Société de transport de Laval, à la Société de transport de Longueuil et à la Société de transport de Montréal.»

L'article 84 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 130 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 84? L'article 84 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 85.

M. Daoust : Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 130, du suivant

«130.1. La Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal doivent chacune adopter un plan stratégique organisationnel qui comporte :

«1° une description de sa mission;

«2° le contexte dans lequel la société évolue et les principaux enjeux auxquels elle 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.

«Chaque société visée au premier alinéa 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.»

L'article 85 du projet de loi propose une modification de concordance en ajoutant l'article 130.1 à cette loi en raison de l'institution de l'Autorité régionale de transport métropolitain et par cohérence avec l'article 18 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Cette disposition s'inspire, quant au contenu que doit comporter le plan stratégique de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, de ce qui est prévu pour les organismes publics à l'article 9 de la Loi sur l'administration publique, au chapitre A-6.01.

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

Mme Ouellet : Oui. Actuellement, les plans stratégiques, parce que j'imagine que ce n'est pas juste organisationnel, des sociétés de transport... C'est parce que, là, le vrai plan stratégique, là, va être fait par l'autorité, qui, lui, doit être approuvé — je pense, c'est aux deux tiers, qu'on a mis, je ne me rappelle plus par coeur, là — par la CMM.

Là, le plan stratégique organisationnel, par exemple, de Laval, actuellement, est probablement approuvé par Laval. Pourquoi est-ce que vous le faites approuver par toute la CMM?

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : Si vous prenez la Loi sur les sociétés de transport en commun, vous avez l'article 130 qui donne une obligation aux sociétés de transport en commun... pas 130.1 qu'on introduit ici, là, mais 130 à la loi... sociétés de transport, alors qui prévoit que chaque société doit faire un plan stratégique de développement du transport en commun. Il fallait tracer une nette démarcation entre ce plan-là et le plan de l'autorité, et c'est ce que fait l'article 130.1 qu'il est proposé d'introduire.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Ouellet : Oui, on l'a, l'article 130, là, parce qu'on vient de le modifier tantôt, là. On l'a modifié avec le 84, là, hein? Donc, on a l'article 130. Mais ce que je ne comprends pas, c'est que... là, O.K., on a nos sociétés de transport, l'obligation de faire un plan stratégique, mais seulement organisationnel, parce que le plan stratégique global est fait par l'autorité, mais vous faites autoriser, vous faites approuver ce plan-là par la CMM. Donc, le plan de la Société de transport de Laval n'est pas approuvé par Laval, mais est approuvé par la CMM.

M. Daoust : Oui. En fait, d'abord, un plan stratégique... Puis on n'a qu'à voir comment ça fonctionne dans nos sociétés d'État. Toi, tu ne peux pas auto-autoriser ton plan stratégique, tu dois avoir une... supérieure pour le faire. Et ce qu'on dit, c'est que chaque société visée au premier alinéa transmet à la Communauté métropolitaine de Montréal pour approbation. Alors, il transmet à la CMM pour approbation, mais il faut quand même qu'il y ait un minimum de concordance aussi entre les différentes sociétés. Si on avait une société qui est complètement en porte-à-faux avec l'autre dans son plan et qu'elle avait pleine autorité pour l'autoriser, on comprendra qu'on va vivre une tour de Babel au point de vue administratif.

Alors, il faut qu'il y ait de minimum de concordance dans tout ça. Et, je répète, un plan stratégique, tu ne peux pas dire : Je présente mon plan stratégique et je me l'autorise. Tu fais partie d'un tout, là, avec l'autorité.

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

Mme Ouellet : Oui, mais, en fait, ce n'est pas ça du tout, là. C'est parce que la société de transport, on ne dit pas que c'est elle qui l'autorise. Mais pourquoi que ce n'est pas autorisé par la ville? D'ailleurs, pour les autres sociétés, là, on ne dit pas c'est qui qui autorise le plan stratégique pour les autres sociétés, le 130, là?

Mme Bacon (Nathalie) : ...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on pourrait l'entendre? Parce que je pense que ça n'a pas sorti dans le micro.

Mme Bacon (Nathalie) : L'article 131 de la Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit : «Une société transmet au ministre, à la ville et, le cas échéant, à la communauté métropolitaine dont le territoire comprend le sien, une copie de son plan stratégique[...].»

«Ce plan ne prend effet qu'après son approbation par la ville et, le cas échéant, par la communauté métropolitaine.»

Donc, il y a déjà une approbation par la communauté métropolitaine concernée parce que c'est des dépenses qui intéressent la communauté, chaque communauté.

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

Mme Ouellet : O.K. Donc, est-ce que maintenant, actuellement, le plan stratégique de la Société de transport de Laval est autorisé par Laval ou est autorisé par la CMM?

M. Daoust : On va prendre deux minutes puis on va regarder, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, on va suspendre deux minutes... enfin, quelques minutes.

(Suspension de la séance à 20 h 37)

(Reprise à 20 h 41)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, je vais laisser Me Bacon faire une première explication, puis, après ça, on reviendra peut-être.

Le Président (M. Reid) : Me Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, seulement pour préciser que l'article... bon, un petit récapitulatif. À 130, il y a le plan stratégique de développement; 130.1, on introduit un plan stratégique organisationnel pour les trois sociétés de transport sur le territoire de l'autorité; à 131, ce qu'on vient prévoir, c'est la transmission du plan de développement. Et on voit qu'il y a, au deuxième alinéa, l'approbation, un double régime d'approbation, alors tant par la ville que par la communauté métropolitaine, alors qu'à notre article 130.1 proposé, ce qu'on fait, c'est une simple autorisation par la communauté.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. Breault, vous voulez compléter?

M. Breault (Martin) : Bien, en fait, peut-être un complément, là. Je pense que, par souci de cohérence, on a bien expliqué que l'autorité développerait, là, je pense que vous l'avez mentionné, un plan stratégique de développement. Puis on l'a fait, c'est des articles qui ont déjà été adoptés pour le réseau, là. Je réfère à l'article 18 de la loi sur le réseau.

Donc, c'est essentiellement le même type de plan qui se veut plus un plan d'affaires, un plan stratégique, donc qu'on a appelé un plan stratégique organisationnel, et donc, c'est tout à fait en lien avec ce qui a été fait pour le réseau précédemment. Puis je réfère peut-être à l'article suivant, 86, où, en termes de vocabulaire, là, il y aura une modification qui sera apportée.

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

Mme Ouellet : Oui. En fait, ce que je cherche à savoir, c'est est-ce que l'article 85 change la façon d'approuver, pour la STL et le RTL, parce que «le cas échéant», là, on ne sait pas c'est quoi, l'application du cas échéant, là. C'est pour ça que je posais la question nominative, là : Est-ce que, du côté de la Société de transport de Laval — et j'aurai la même question pour la Société de transport de Longueuil — actuellement leur plan de développement est approuvé par la CMM, ou l'approbation de la ville de Laval et, pour Longueuil, de la ville de Longueuil est suffisant?

Je comprends que, pour la STM, là, étant donné que ça couvre vraiment plus, que ce soit la CMM probablement, mais pour... puis le plus facile, c'est Laval, parce que c'est une île, une ville, là, puis il y a une société de transport. Longueuil, c'est déjà une agglomération, là. Mais est-ce que, du côté de la Société de transport de Laval, leur plan de développement doit être également approuvé actuellement, là? Pas dans le futur : dans la pratique, est-ce que c'est approuvé également par la CMM?

M. Breault (Martin) : C'est ce que l'article 131 prévoit, puis votre réponse à savoir si ça change la façon dont ça sera approuvé, c'est non.

Mme Ouellet : O.K., parce que «ce plan [...] prend effet [...] après son approbation par la ville et, le cas échéant, par la communauté métropolitaine», mais c'est parce qu'on ne sait pas c'est quoi, «le cas échéant».

M. Breault (Martin) : C'est pour les sociétés de transport qui sont visées sur un territoire ou une communauté métropolitaine.

Mme Ouellet : Ça fait que c'est clair que le plan de la STL est approuvé par la CMM.

M. Breault (Martin) : C'est ce que l'article prévoit.

Mme Ouellet : Oui, mais pas juste qu'est-ce que l'article prévoit. Dans la pratique, actuellement, est-ce que, en dehors de la loi, là, dans la pratique, actuellement, est-ce que la STL fait approuver son plan de développement par la CMM? Est-ce que c'est ça qui se passe dans le concret, là, de tous les jours?

M. Breault (Martin) : La réponse, c'est oui.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 85? L'article 85 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 86, dont on a déjà parlé un petit peu. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. L'article 131 de cette loi est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, de «de développement».

L'article 86 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 131 de cette loi en raison des fonctions confiées à l'Autorité régionale de transport métropolitain par l'article 3 du projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 86? L'article 86 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 87.

M. Daoust : L'article 132 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement de «trois exercices financiers subséquents» par «10 prochaines années, en conformité avec son plan stratégique »; et

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Dans le cas de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, le programme doit également être produit en conformité avec le plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 87 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 132 de cette loi par la cohérence avec l'article 20 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain et de l'article 19 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 87? L'article 87 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous en sommes à l'article 88. M. le ministre.

M. Daoust : L'article 133 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Ce 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 88 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 133 de cette loi par cohérence avec l'article 21 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain et de l'article 20 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 88? L'article 88 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 89.

M. Daoust : L'article 134 de cette loi est modifié par l'insertion, après «ministre», de «et, pour la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal, à l'Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 89 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 134 de cette loi par cohérence avec l'article 23 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 89? L'article 89 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 90. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : L'article 135 de cette loi est modifié par l'insertion, après «ministre», de «et, pour la Société de transport de Laval, la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Montréal, à l'Autorité régionale de transport métropolitain».

L'article 90 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 135 de cette loi par cohérence avec l'article 23 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

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

Mme Ouellet : Juste prendre un petit peu de temps.

Une voix : ...prendre une pause.

Le Président (M. Reid) : Non, on va attendre un peu.

Mme Ouellet : J'avais la même question pour tantôt, là, mais ça passait trop vite, là. Mais une société — donc, les trois sociétés de transport de Laval, de Longueuil puis de Montréal font partie des sociétés, là — transmet pour approbation toute modification de son programme dans les 30 jours de son adoption à la ville. Elle transmet également copie au ministre, et, pour la société de transport... elle transmet à l'autorité régionale, mais l'approbation est faite par la ville.

Donc, je suis un petit peu surprise de la façon dont vous avez libellé ça, parce que, dans le fond, les approbations qu'on a mises... Le plan stratégique organisationnel est autorisé par la CMM, n'est pas autorisé par la ville, et là les programmes sont autorisés par la ville, ils ne sont pas autorisés par la CMM. Alors, j'essaie de comprendre la logique, là. Il y a comme deux niveaux d'approbation. Des fois, c'est approuvé par la ville, puis des fois, c'est approuvé par la CMM.

J'aimerais comprendre la logique de qu'est-ce qui est approuvé par la ville pour les sociétés de transport et qu'est-ce qui est approuvé par la CMM.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, 131, pour le plan stratégique, il y a double autorisation. Alors, la disposition de l'article 131 a été adoptée et respectée.

Ensuite, pour ce qui est des programmes d'immobilisations, on a aussi respecté l'esprit de la loi sur les sociétés de transport, qui prévoyait l'approbation par la ville, et la transmission au ministre, et nécessairement la transmission à l'autorité par cohérence. Donc, on a respecté le régime existant à la loi actuelle.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.
• (20 h 50) •

Mme Ouellet : On a fait un 130.1 qui est venu dire que, pour le plan stratégique organisationnel, ce n'était pas une double approbation, c'était une approbation juste de la CMM. Et là on a différentes dispositions où on dit que c'est les villes qui vont devoir autoriser.

Donc, moi, j'aimerais comprendre la logique. Peut-être que vous pourrez nous faire une nomenclature, là. Concernant les trois sociétés de transport, qu'est-ce qui est autorisé par la CMM et qu'est-ce qui doit être autorisé par la ville?

Mme Bacon (Nathalie) : Je vais référer la députée de Vachon à l'article 86 qu'on vient juste d'adopter, où on modifie l'article 131 pour supprimer «de développement», alors que tous les plans stratégiques, qu'il s'agisse d'un plan de développement à l'article 130 ou d'un plan organisationnel à l'article 130.1, font l'objet du régime de double autorisation prévu à l'article 131. C'est ce qu'on a fait à l'article 86.

Mme Ouellet : O.K. Ça veut dire qu'à 86 on dit qu'il y a une double approbation, mais, par exemple, à 130.1, qu'on vient de voter en 85, il y a une simple approbation.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est une approbation supplémentaire qui est prévue à 131. C'est possible de le faire.

Mme Ouellet : O.K. Donc, par exemple, la STL fait son plan stratégique organisationnel, elle doit le faire approuver par la Communauté métropolitaine de Montréal, qui l'approuve. Ensuite, elle le transmet au ministre, elle le transmet à Laval, elle le transmet à la communauté métropolitaine qui vient de l'approuver, puis ici, il fait des ajustements, puis le plan va prendre effet qu'après son approbation par la ville et par la communauté métropolitaine, alors que la CMM l'a déjà approuvé. Moi, je dois vous avouer, là, je ne vois pas comment ces articles-là s'emboîtent.

Le Président (M. Reid) : Mme Bacon.

Mme Bacon (Nathalie) : M. le Président, l'article 130 est une règle particulière pour le plan stratégique de développement. L'article 130.1 est une autre règle particulière pour trois sociétés de transport en particulier. Et l'article 131, tel que modifié avec l'article 86 que nous venons d'adopter, vient poser une règle générale applicable à toutes les sociétés de transport. Donc, c'est une généralité dans l'approbation.

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

Mme Ouellet : Oui, ça, je comprends ça, là, mais pouvez-vous me faire juste le cheminement? Le plan stratégique organisationnel, là, de la Société de transport de Laval, elle prépare ça, il se passe quoi? Donc, juste suivre le cheminement, c'est quoi qu'elle doit faire pour que ce plan-là devienne un plan...

Le Président (M. Reid) : Approuvé.

Mme Ouellet : ...approuvé?

Mme Bacon (Nathalie) : Le faire approuver par la ville en vertu de 131 et le faire approuver par la communauté en vertu de 130.1 et 131.

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

Mme Ouellet : O.K. Ça fait que juste que je me resitue bien, là, tantôt, quand on a dit qu'il y avait une double approbation avant puis qu'on transférait pour une simple approbation de la CMM, ce n'est pas tout à fait ça parce que la double approbation, elle revient par la porte d'en arrière avec l'article 131.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

Mme Ouellet : Rendu à 8 h 55 le soir, là, vous n'êtes pas facile à suivre, je dois vous avouer, là. On disait qu'on simplifiait parce qu'on faisait une simple approbation puis là, finalement, avec 131, on rembarque la double approbation.

Mme Bacon (Nathalie) : C'est parce que l'article suivait, puis moi, personnellement, je m'en excuse, je ne l'avais pas à l'esprit quand que j'ai expliqué la simple approbation à 130.1.

Mme Ouellet : En tout cas, moi, je dois vous avouer, pour la compréhension des lois, là, on aurait tout avantage... parce que, là, si on met, dans 130.1, ce qu'on a mis, que c'est approuvé par la CMM, mais que finalement il y a un autre article qui vient défaire ça puis qui vient dire : Bien non, finalement, ce n'est pas approuvé seulement par la CMM, il faut que ce soit approuvé et par la ville et par la CMM, en tout cas, je trouve que c'est assez spécial, comment c'est écrit, là, puis moi, à l'heure qu'il est rendu, là, je vous dirais, ça vaudrait la peine de l'examiner puis qu'on se dise : Est-ce que vous voulez une double approbation ou une simple approbation?, puis qu'on mette tout cohérent, pour que ce soit double ou que ce soit simple, mais que ce soit la même chose partout. Parce que là on laisse entendre, avec 130.1, que c'est une simple approbation, mais 131 vient rembarquer par-dessus, qui vient dire que c'est une double approbation.

M. Daoust : Ce qu'on va faire, Mme la députée, si vous voulez bien, on va demander à monsieur de nous donner une explication qu'il veut apporter. Si ce n'est pas satisfaisant, on verra qu'est-ce qu'on prend après comme procédure.

Le Président (M. Reid) : M. Breault.

M. Breault (Martin) : Oui. Bien, en fait, je peux comprendre la difficulté d'apprécier l'ensemble des articles. Ce qu'il faut bien comprendre, là, puis peut-être qu'on ne l'a pas expliqué suffisamment clairement, l'article 131 vise l'ensemble des sociétés de transport. Donc, la règle qui est là parle d'une transmission au ministre, à la ville, la communauté métropolitaine, le cas échéant, donc, dans le cas des sociétés de transport dont une partie du territoire touche celui d'une communauté métropolitaine, ce qui est le cas ici, à Québec, et à Montréal. On a fait la suppression du mot «développement» pour bien distinguer, donc, deux types de plans stratégiques qu'on va se retrouver.

Les autres sociétés de transport — les six qui sont toujours là — continueront à avoir leur plan stratégique de développement. Dans le cadre des trois sociétés de transport visées par la réforme de la gouvernance, on a passé un peu précédemment sur un plan stratégique organisationnel. Donc, ça, cette règle-là ne change pas, c'est vraiment la même double approbation qui reste tout le temps.

Ce que Me Bacon a expliqué, c'est que l'introduction, à 85, d'un nouvel article 130.1, qui doit se lire en même temps que 131, vient préciser de quoi est constitué le plan stratégique organisationnel qui est prévu pour les trois sociétés de transport et donc est tout à fait en concordance avec ce qu'on a approuvé avant, mais ça ne vient pas remettre en question ce principe-là de la double approbation. On n'a peut-être pas été suffisamment clairs dans nos explications puis on s'en excuse, mais il faut lire les deux articles ensemble. Ça ne vient pas changer cette règle-là.

Mme Ouellet : En fait, c'est exactement l'information contraire qu'on a eue tantôt, que 130.1, au lieu d'avoir une double approbation, c'est une simple approbation. Et je comprends que les autres articles s'appliquent à toutes les sociétés de transport, mais on a fait plein de modifications pour dire qu'à 130 le présent article ne s'applique pas à la Société de transport de Laval. On en a fait comme ça pour dire que ça ne s'appliquait pas étant donné qu'il y avait un autre régime, là.

Ça fait que moi, je fais juste dire que c'est assez spécial qu'en 130.1 on dise que c'est une simple approbation, mais que finalement, le 131, comme ça vise l'ensemble des sociétés, ça vient défaire ce qui a été fait dans 130.1 et que vous auriez peut-être avantage à le regarder pour dire : Est-ce qu'on devrait faire en sorte que certains articles ne s'appliquent pas aux trois sociétés, étant donné qu'on a décidé que c'était approuvé par la CMM puis étant donné que, de toute façon, une grosse partie de ça est chapeautée par l'autorité et... en tout cas, sinon, ce n'est pas logique, là.

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

Mme Ouellet : Sinon, il faudrait enlever le dernier paragraphe de 130.1, là, il faudrait l'enlever.

M. Daoust : M. le Président, on est à une minute de la fin, et la préoccupation de la députée, ce que je propose, c'est que nous la regardions, au lieu de courir après pendant 60 secondes puis arriver avec une réponse approximative, de regarder ça, puis, quand on reprendra nos travaux, on sera en mesure d'apporter une réponse plus complète.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : On finit à 9 heures.

M. Surprenant : Ah! bien, coudon, bien, merci de me l'apprendre.

Le Président (M. Reid) : Vous l'auriez appris assez rapidement de toute façon, M. le député. Alors, ce que je comprends, la proposition du ministre, c'est de suspendre l'étude de cet article.

Alors, est-ce que j'ai le consentement des membres de la commission pour suspendre l'étude de cet article? J'ai le consentement.

Alors, compte tenu de l'heure, en fait, 59, la commission ajourne ses travaux au mercredi 13 avril 2016, après les affaires courantes, soit demain, pour un autre mandat, celui, évidemment, lié aux crédits.

(Fin de la séance à 20 h 59)