



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Étude détaillée du projet de loi 102 — Loi sur
l'Agence métropolitaine de transport et
modifiant diverses dispositions législatives (1)**

Le mardi 5 décembre 1995 — No 37

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

115 \$	débats de la Chambre — 10 \$	Index
325 \$	débats des commissions parlementaires	
105 \$	commission de l'aménagement et des équipements	
75 \$	commission du budget et de l'administration	
70 \$	commission des institutions	
65 \$	commission des affaires sociales	
60 \$	commission de l'économie et du travail	
40 \$	commission de l'éducation	
35 \$	commission de la culture	
20 \$	commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	
5 \$	commission de l'Assemblée nationale	

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
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Qc) téléphone: 418-643-2754
GIR 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 5 décembre 1995

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Jean Campeau	1
M. Normand Cherry	6
M. Denis Lazure	9
Mme Fatima Houda-Pepin	10
M. Russell Copeman	11
M. Geoffrey Kelley	12
M. Thomas J. Mulcair	15
Motion proposant d'entendre la Table des préfets et des maires du Grand Montréal	17
M. Normand Cherry	17
M. Jean Campeau	20
Motion proposant d'entendre la Table des préfets et des maires, Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées	25
Mise aux voix	29

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
Mme Denise Carrier-Perreault, présidente suppléante

M. Gérard R. Morin
M. Roger Paquin
M. Claude Pinard

Le mardi 5 décembre 1995

Étude détaillée du projet de loi 102

(Quinze heures dix minutes)

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je demanderais aux membres de la commission de bien vouloir prendre place. M. le ministre et M. le porte-parole de l'opposition. On va répéter. M. le porte-parole et M. le ministre, si vous voulez bien prendre place.

Une voix: On vous dérange, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous me dérangez énormément. Je vous demanderais de prendre place. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Kelley (Jacques-Cartier); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Mulcair (Chomedey); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par Mme Houda-Pepin (La Pinière); M. Rivard (Limoilou) est remplacé par M. Lazure (La Prairie); et M. Thérien (Bertrand) est remplacé par M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce).

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. Vous n'avez pas été nommé, M. le député de Laporte, mais advenant... Non, non. On tient à vous garder quand même et on aura l'autorisation des membres de la commission pour que vous posiez des questions.

Des voix: Peut-être. Peut-être.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y aura sûrement consentement.

M. Campeau: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que c'est pour ça, oui. Alors, M. le ministre...

Une voix: ...c'est pour la qualité de sa contribution...

La Présidente (Mme Bélanger): ...est-ce que vous avez des remarques préliminaires sur le projet de loi 102 avant de débiter l'étude article par article?

M. Jean Campeau

M. Campeau: Oui, madame. Bien, Mme la Présidente, c'est avec plaisir que je présente, pour l'étude article par article devant cette commission, le projet de loi 102 sur l'Agence métropolitaine de transport.

J'aimerais d'abord rappeler brièvement le contexte dans lequel s'inscrit le projet de réforme du transport des personnes dans la région de Montréal. On se souviendra que, depuis 1990, le gouvernement accordait, sur une base temporaire, deux subventions totalisant environ 50 000 000 \$. Ces deux subventions annuelles devaient prendre fin le 31 décembre 1994. En même temps, le gouvernement confiait au Conseil métropolitain de transport en commun la responsabilité de trouver une solution acceptable au problème de transport régional. En juillet 1994, devant l'incapacité du CMTC d'en arriver à une solution acceptable pour ses principaux partenaires, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de Laval et la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, le gouvernement décidait de prolonger d'un an l'octroi des deux subventions. Il a toutefois spécifié clairement qu'il n'y aurait plus de délai supplémentaire et a demandé aux préfets et maires de la région métropolitaine de lui proposer une solution avant le 31 mars 1995. Malheureusement, Mme la Présidente, aucune solution n'a pu être élaborée. Pourtant, l'échéance du 1er janvier 1996 demeure toujours incontournable, sans quoi il y aura un impact majeur pour la municipalité et pour les usagers.

D'abord, la disparition éventuelle de la carte régionale, ce qui signifierait automatiquement la fin de l'intégration tarifaire. Ensuite, un accroissement important du fardeau fiscal des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal, qui auraient à assumer à eux seuls, sans subvention, la responsabilité financière d'équipements métropolitains dont font partie les trains de banlieue. Cette voie est inacceptable pour le gouvernement et il y a urgence d'agir. Mon prédécesseur, Jacques Léonard, a donc déposé en juin dernier le projet de loi 102 devant l'Assemblée nationale. Du même souffle, le ministre des Transports sollicitait une proposition alternative de la Table des préfets et maires du Grand Montréal, proposition que M. Pierre Bourque, maire de la ville de Montréal et président de la Table, rendait publique le 12 octobre dernier. Certains amendements que j'ai sommairement abordés lors de l'adoption du principe du projet de loi s'inspirent d'ailleurs de demandes exprimées par des membres de cette Table.

Je rappelle que de nombreuses consultations ont été menées auprès de plusieurs décideurs de la région. Le 10 novembre, je rencontrais les membres de la Table des préfets et maires et, le 27 novembre dernier, je rencontrais les membres de la Table métropolitaine des transports afin d'échanger nos points de vue respectifs sur la future Agence métropolitaine de transport. Nous considérons donc que les parties intéressées par ce projet de loi ont eu tout le temps nécessaire pour exprimer leur point de vue. Le gouvernement a donc l'intention d'adopter ce projet de loi avec les amendements qui seront proposés.

J'aimerais maintenant, Mme la Présidente, présenter les grandes lignes du projet de loi 102 de même que les amendements que je souhaite y apporter. Il incombe au gouvernement de fixer le cadre dans lequel s'exercent les responsabilités liées au transport des personnes aux niveaux régional et municipal. Sa participation à la planification et au financement des immobilisations de même que ses responsabilités à l'égard des entités municipales et dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique et de l'environnement lui confèrent un tel rôle. Le gouvernement appuie sa réforme de l'encadrement institutionnel et financier du transport des personnes dans la région de Montréal sur les trois principes majeurs suivants. Premier principe: les infrastructures et les services de transport bénéficient à l'ensemble de la région métropolitaine, et toutes les parties de cette région doivent participer à leur financement. Second principe: le territoire de l'organisme régional correspond à la réalité des déplacements. Troisième principe: les responsabilités sont attribuées au palier décisionnel approprié, tout en évitant les chevauchements entre les niveaux local et régional.

La réforme que je vous soumetts aujourd'hui vise principalement à faire prévaloir une perspective métropolitaine et intégrée dans la planification et la gestion des infrastructures et des systèmes de transport des personnes. En vue de promouvoir une plus grande équité à l'échelle régionale, en vue d'atteindre un meilleur équilibre financier et en vue d'améliorer la situation concurrentielle du transport en commun dans l'organisation des déplacements régionaux, le nouvel encadrement institutionnel et financier devrait donc permettre, premièrement, d'assurer un financement stable et à long terme du transport en commun par le biais de sources de financement perçu dans la région; deuxièmement, d'assurer le financement des exploitations du transport en commun en misant sur la participation des usagers, la participation des propriétaires fonciers et la participation des bénéficiaires non-usagers; troisièmement, de répartir entre toutes les municipalités la part du coût des équipements ou des infrastructures régionaux de transport en commun qui leur revient; et, quatrièmement, d'accroître l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la région.

J'aimerais maintenant décrire brièvement les principales caractéristiques de l'Agence métropolitaine que je propose. Sa mission. L'Agence métropolitaine

aura comme mission d'identifier les services et infrastructures qui composent le réseau métropolitain de transport en commun et de transport routier. L'Agence soutiendra financièrement les services de transport en commun faisant partie du réseau métropolitain au moyen de sources perçues dans l'ensemble de la région. Elle sera aussi pleinement responsable des trains de banlieue de même que des infrastructures et des équipements métropolitains. L'Agence aura enfin la responsabilité d'augmenter l'efficacité des corridors routiers notamment en contribuant au financement d'investissements dans les systèmes de gestion de la circulation sur le réseau routier régional. Le réseau métropolitain de transport en commun comprend le métro, les trains de banlieue, les principaux axes de transport par autobus. Il comprend aussi les infrastructures où se rencontrent les réseaux de transport en commun et celles qui permettent les échanges entre le réseau routier et les réseaux de transport en commun.

La vitalité du centre-ville, où se trouvent 200 000 emplois diversifiés et de haut niveau, dépend en grande partie du métro. En soutenant l'activité du centre-ville, le métro rend service à toute la région. Même si le métro dessert presque exclusivement le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, il profite à une clientèle beaucoup plus large en procurant un accès rapide au centre-ville de Montréal autant à ses utilisateurs qu'aux automobilistes, qui profitent de l'allègement de congestion qu'il procure. Le service des trains de banlieue s'étend sur plusieurs territoires et amène au centre-ville une clientèle d'employés spécialisés et d'administrateurs. Les bénéfices s'étendent donc à l'ensemble de la région. Le faible niveau d'autofinancement par les recettes passagers, une certaine confusion dans le partage des responsabilités entre la STCUM et le gouvernement, un potentiel d'expansion du réseau de train à l'extérieur du territoire de l'île de Montréal, la volonté maintes fois affirmée de la STCUM d'être soulagée de cette responsabilité sont autant de raisons qui m'ont amené à décider de transférer le contrôle des trains de banlieue à l'Agence métropolitaine.

• (15 h 20) •

Les services de transport par autobus qui méritent d'être reconnus comme faisant partie du réseau régional sont ceux qui procurent des bénéfices à l'ensemble de la région, comme le fait qu'un grand nombre de personnes sont transportées dans un axe donné, par exemple l'utilisation par le réseau d'autobus des voies réservées à haute capacité, comme l'accès rapide à un pôle majeur d'emplois, le centre-ville en particulier, comme l'utilisation du service par une clientèle provenant de plusieurs territoires, par exemple lorsqu'il y a des stationnements incitatifs.

Certains équipements, comme les voies réservées, les stationnements incitatifs et les terminus, ont aussi un caractère métropolitain lorsqu'ils sont utilisés par plusieurs autorités organisatrices de transport en commun ou encore lorsqu'ils forment un chaînon du réseau métropolitain en rendant possibles les échanges entre les

réseaux de transport en commun et entre les réseaux de transport en commun et le transport routier. Le contrôle et le financement de ces équipements devraient relever de l'Agence métropolitaine.

Il est très important de noter que le rôle de l'Agence en matière de métro et de réseaux d'autobus en est un de planification, de coordination et de soutien financier. Les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport demeurent entièrement responsables de l'exploitation du métro et de leurs réseaux d'autobus. L'Agence accordera une aide financière aux sociétés de transport et aux conseils intermunicipaux de transport qui fournissent des services qui font partie du réseau métropolitain. Cette aide, puisée à même des sources prélevées dans l'ensemble de la région, constituera une reconnaissance concrète du fait que ces services profitent à l'ensemble de la région. Le concept de réseau régional et le soutien financier qui y est apporté constituent une innovation et un changement majeur de perspective. En empruntant cette voie, la région se tourne vers l'avenir et reconnaît le rayonnement métropolitain de certains services et équipements.

En plus de définir et de soutenir financièrement le réseau métropolitain, l'Agence aura un rôle déterminant à jouer: coordonner les réseaux de transport en commun entre eux et coordonner ces réseaux avec le réseau routier. Pour être efficace dans ce rôle, l'Agence sera appelée à travailler étroitement avec les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport, avec les municipalités, le ministère et autres fournisseurs de services de transport. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la formation de comités techniques. Je vais illustrer ce rôle de coordination confié à l'Agence par les exemples suivants. Premièrement, assurer la coordination des services de transport en commun entre les niveaux régional et local. À cette fin, l'Agence collaborera étroitement avec les gestionnaires des entreprises de transport pour coordonner les services offerts de manière à assurer la fluidité des déplacements et à développer aussi une véritable complémentarité entre les réseaux. Il s'agit là d'une façon concrète d'améliorer le service à la clientèle. Deuxièmement, assurer la coordination de l'offre de services de transport adapté. Actuellement, les usagers du transport adapté sont confinés à utiliser les services du réseau où ils sont admis. L'Agence pourra définir, en collaboration avec les responsables des réseaux, des modalités qui favorisent l'accès à un deuxième réseau pour la clientèle du transport adapté. L'Agence pourra aussi fixer les tarifs, partager les recettes et les coûts relatifs à l'utilisation de réseaux de transport adapté par des non-résidents. Troisièmement, fixer les tarifs interréseaux. L'Agence établira les tarifs de transport qui permettront aux passagers d'utiliser plus d'un réseau de transport en commun. Les titulaires de la carte régionale peuvent déjà utiliser les réseaux des trois sociétés de transport. L'Agence sera en mesure d'étendre la tarification régionale à l'ensemble de son territoire. Les usagers des conseils intermunicipaux de transport pourront donc en bénéficier.

Cette intégration tarifaire facilitera l'accès aux différents réseaux pour la clientèle. Les sociétés, les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités seront tenus d'accepter le titre «régional» dans leur réseau. L'Agence aura la responsabilité de redistribuer ces recettes entre elle-même, les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport. Actuellement, les recettes de la carte régionale sont partagées selon le lieu de résidence de l'acheteur de la carte, ce qui fait que la STCUM ne reçoit rien lorsqu'un usager de la Société de transport de Laval ou de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal utilise son réseau. Cette façon de faire est tout à fait inéquitable. Le gouvernement et la Table des préfets et maires s'entendent pour partager dorénavant les recettes de la carte régionale en fonction de l'utilisation de chaque réseau par les usagers. Ainsi, chaque exploitant sera rémunéré en fonction du service rendu à la clientèle. Ce nouveau mode de partage sera mis en place sur une période de trois ans, de manière à donner à la Société de transport de Laval et à la STRSM le temps de s'ajuster.

Mme la Présidente, j'en arrive maintenant à l'aspect financier de cette réforme. Le soutien financier que l'Agence accordera au réseau de transport en commun métropolitain sera établi en fonction du nombre de déplacements effectués sur ce réseau. En retenant l'hypothèse d'une aide représentant 0,50 \$ par passage, dans le cas des services régionaux d'autobus, et de 0,20 \$ dans le cas du métro, les responsabilités financières de l'Agence seraient les suivantes. Le soutien financier aux services du métro et aux services d'autobus formant le réseau métropolitain s'élèverait à quelque 51 000 000 \$. La prise en charge des terminus, stationnements incitatifs et voies réservées d'intérêt métropolitain s'élèverait à 7 200 000 \$. Les dépenses totales relatives aux trains de banlieue seraient de l'ordre de 61 800 000 \$, incluant 18 500 000 \$ en service de dette et 43 300 000 \$ de coûts d'exploitation. Le fonds d'immobilisation s'établirait à environ 17 000 000 \$, mais serait progressivement mis en place sur une période de trois ans. Les frais de fonctionnement de l'Agence métropolitaine seraient de l'ordre de 3 500 000 \$ par année, une fois celle-ci bien établie, mais pourraient être légèrement plus élevés en période de démarrage. Une subvention d'équilibre d'un montant maximal de 5 000 000 \$ permettrait d'atténuer les impacts sur les sociétés et municipalités desservies par le train de banlieue qui verraient leur contribution augmenter.

Dans l'ensemble, les responsabilités financières de l'Agence métropolitaine seraient de l'ordre de 180 600 000 \$, en incluant la remise des recettes régionales aux sociétés et aux CIT. Les recettes générées par la carte régionale sont d'environ 35 000 000 \$. Les recettes tarifaires des trains de banlieue atteindraient probablement 8 400 000 \$ en 1996, compte tenu de la hausse de l'achalandage attribuable à la modernisation de la ligne Deux-Montagnes.

La formule de partage financier proposée aura pour effet de redistribuer le coût des équipements et

services à caractère métropolitain entre les municipalités de la région. Les contributions de Laval, des municipalités membres de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et de certaines municipalités desservies par les trains de banlieue augmenteront donc. Pour atténuer l'effet de la hausse pour certaines municipalités, une période transitoire est prévue au cours de laquelle les modalités du partage seront progressivement implantées et une subvention d'équilibre permettant d'atténuer les impacts de la réforme sera versée.

• (15 h 30) •

Pour assumer ses responsabilités, l'Agence disposerait de différentes sources de financement. D'abord, cette Agence disposerait de sources prélevées dans l'ensemble de la région qui lui permettraient d'assumer ses dépenses régionales. Une taxe additionnelle sur l'essence égale à 0,015 \$ du litre sera perçue à partir du 1er janvier 1996 dans l'ensemble du territoire de l'Agence. Cette source permettra d'amasser un montant estimé à 45 000 000 \$ par an. Je déposerai, lors de cette commission parlementaire, les amendements requis à la Loi concernant la taxe sur les carburants. Ces amendements définiront les modalités d'application de la taxe de 0,015 \$ sur l'essence dans le territoire de l'Agence et les transactions assujetties au prélèvement de la taxe.

Les revenus du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun proviennent d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation des automobiles. Ce Fonds permet d'amasser un montant de 39 400 000 \$ dans la région métropolitaine de recensement. Actuellement, ces revenus sont versés aux trois sociétés de transport. Comme ces revenus sont perçus à l'échelle métropolitaine, ils seront remis à l'Agence.

La Table des préfets et des maires proposait, pour sa part, de recueillir auprès des automobilistes un montant supplémentaire estimé à 39 000 000 \$ en haussant les droits sur l'immatriculation de 30 \$ à 55 \$ pour les particuliers et de 0 \$ à 30 \$ pour les véhicules commerciaux. Le gouvernement ne retient pas cette proposition de puiser encore plus profondément dans son propre champ de taxation au Québec.

Enfin, l'Agence possédera le pouvoir de prélever un droit sur le stationnement comme source de financement. Toutefois, comme le milieu municipal et l'industrie immobilière ont soulevé de nombreuses objections à la perception d'une telle taxe, l'Agence ne pourra se prévaloir d'une telle source qu'à moyen terme, une fois que l'ensemble des répercussions auront été mieux définies et mieux évaluées.

La loi autorisera l'Agence à facturer les municipalités sur la base de leur richesse foncière pour financer une part du coût des trains de banlieue et pour alimenter un fonds d'immobilisation. À l'avenir, les sociétés, les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités dont le territoire est desservi devront assumer une part équivalente à 40 % des coûts d'exploitation des lignes ferroviaires, soit 17 300 000 \$. Ce taux de 40 % équivaut à la part des coûts assumés par les municipalités de la région pour les services d'autobus et de métro. La

répartition du montant de 17 300 000 \$ entre les municipalités desservies se fera selon un critère d'offres de services.

Pour chacune des deux lignes actuellement en service, la clé de partage permettra d'établir la contribution par tronçon pour la STCUM, la STL ou pour toute autre municipalité desservie. À l'intérieur d'un tronçon situé hors d'une société de transport, la contribution de chaque municipalité sera établie selon la richesse foncière uniformisée.

Quant à la STCUM, la formule d'établissement des quotes-parts à la Communauté urbaine permettra de répartir le fardeau entre les municipalités membres. Cette manière de partager les coûts des services ferroviaires permettra d'accueillir de nouvelles lignes de train si la région et le gouvernement décidaient de développer ce mode de transport.

Un prélèvement égal à 0,01 \$ par 100 \$ de richesse foncière sera institué pour financer un fonds d'immobilisation. Bien que la création d'un tel fonds soit prévue par le projet de loi, je salue la proposition de la Table des préfets et des maires d'alimenter ce fonds sur une base systématique. Il s'agit, Mme la Présidente, d'un effort significatif, d'un effort sans précédent de la part des municipalités de la région métropolitaine, qui veulent ainsi contribuer au maintien et au développement des systèmes de transport en commun. Je profite de l'occasion pour féliciter les maires de cette initiative inspirée par la prudence et le réalisme.

Ce fonds servira à financer la part non subventionnée des dépenses d'immobilisation effectuées pour la mise en place et la réparation des équipements, tels les terminus, les stationnements incitatifs et les voies réservées. Les dépenses de réparations majeures sur les deux lignes de train de banlieue seront financées par ce fonds. Le fonds couvrira également les dépenses engagées par la STCUM pour des réparations majeures dans le réseau du métro et le remplacement du matériel roulant du métro.

Dans l'ensemble, les contributions des municipalités augmenteront de 5 000 000 \$, pour atteindre 441 000 000 \$. Toutefois, la redistribution découlant de la réforme aura pour effet de diminuer la contribution de la Communauté urbaine de Montréal. À l'inverse, les contributions de la Société de transport de Laval et de la STRSM augmenteront. La période de transition de trois ans permettra de rééquilibrer progressivement les contributions municipales, laissant aux municipalités le temps de s'ajuster à l'effort additionnel qu'elles devront consentir. Malgré ce rééquilibrage, les contribuables fonciers de la CUM verseront encore une contribution par habitant plus élevée que les citoyens de Laval, plus élevée que les citoyens de la STRSM et des autres parties de la région métropolitaine.

L'Agence disposera aussi de subventions gouvernementales versées en vertu de son Programme d'aide au transport en commun. Le gouvernement maintient sa subvention couvrant le service de dette du train de banlieue, soit 18 500 000 \$. Cette subvention sera

dorénavant versée à l'Agence. Celle-ci bénéficiera également des subventions gouvernementales pour l'établissement des stationnements incitatifs ainsi que des voies réservées ou des terminus à caractère régional.

Le gouvernement continuera, par ailleurs, à verser des subventions pour les investissements tels que l'achat d'autobus ou le remplacement du matériel roulant des trains de banlieue ou du métro. En mettant un terme aux subventions versées au CMTC et à la STCUM, le gouvernement versera 50 000 000 \$ de moins pour financer les services de transport en commun dans la région de Montréal. Sa contribution, après la réforme, sera tout de même de l'ordre de 208 000 000 \$.

Les recettes régionales appartiendront à l'Agence, et elle aura la responsabilité de les répartir entre les réseaux. Les recettes des trains de banlieue, estimées à 8 400 000 \$, en 1996, permettront à l'Agence de financer une part des coûts de l'exploitation. Si l'on considère l'ensemble des réseaux de transport en commun de la région, les usagers contribueront au financement du transport en commun dans la même mesure qu'actuellement.

Pour leur part, les sociétés et les conseils inter-municipaux de transport conserveront les mêmes responsabilités quant au financement de leur réseau régulier respectif. Les déficits d'exploitation pour les services offerts sur le réseau métropolitain, après aide financière de l'Agence métropolitaine, seront à leur charge.

Le territoire de l'Agence maintenant. Le territoire de l'Agence, Mme la Présidente, doit correspondre à la réalité des déplacements. La région métropolitaine de recensement sied le mieux à cette réalité en raison de la forte interdépendance qui existe entre les différentes parties de ce territoire. En effet, une région métropolitaine de recensement comprend toutes les municipalités faisant partie du territoire bâti en continu, qui forment le noyau urbanisé, ainsi que les municipalités situées à l'extérieur de ce noyau dont plus de 50 % de leur population active se déplace quotidiennement pour le travail vers une municipalité située dans le noyau urbanisé. Par conséquent, la région métropolitaine de recensement est caractérisée par l'intensité des échanges entre les municipalités qui la composent et regroupe des populations fortement dépendantes du centre de l'agglomération en termes d'emplois et de services.

Le territoire de la région métropolitaine de recensement a été légèrement ajusté pour le prélèvement du Fonds des contributions des automobilistes. Certaines municipalités ont été exemptées de l'obligation de contribuer à ce Fonds, et nous croyons que ces municipalités ne devraient pas faire partie du territoire de l'Agence. Ces municipalités ont été exemptées parce que le taux de navettage de leur population active vers le noyau urbanisé ou vers le territoire d'une des sociétés de transport était insuffisant.

Et je soumettrai, lors de cette commission parlementaire, un amendement au projet de loi à l'effet de retirer les municipalités suivantes du territoire de l'Agence: la ville de Beauharnois, la ville de Meloche-

ville, la ville de Mirabel, la paroisse d'Oka, la municipalité d'Oka et la municipalité de Saint-Placide. Ainsi, le territoire de l'Agence comprendra 94 municipalités.

• (15 h 40) •

Le gouvernement a retenu ce territoire, en dernière analyse, parce qu'il estime prématuré d'adopter le Grand Montréal avec ses 136 municipalités ainsi que le souhaite la Table des préfets et des maires. En effet, il serait inéquitable de forcer des contribuables qui ne participent que marginalement à la dynamique des déplacements métropolitains, de les forcer, dis-je, à contribuer au partage des coûts. Ce choix répond aussi au vœu exprimé par les MRC et par les municipalités concernées.

Sur le plan du mode de représentation, je privilégie une formule simple, souple, efficace. En arrêtant mon choix sur la formation d'un conseil restreint de cinq personnes, je pense que les administrateurs pourront ainsi prendre des décisions rapidement et éviter aux citoyens des coûts de fonctionnement inutiles. Le conseil sera donc mixte au plan de la représentation. Ainsi, à part le président-directeur général désigné par le gouvernement, deux membres sont issus du milieu municipal et nommés après consultation auprès des intéressés, tandis que les deux autres seront issus des milieux socioéconomiques. Je suis convaincu qu'un véritable partenariat basé sur l'équilibre de la représentation des intervenants pourra vraiment déboucher sur une vision intégrée du transport régional. Je ne crois pas que cet équilibre puisse être atteint avec une formule qui privilégie un mode de représentation fondé sur un territoire ou fondé sur la zone d'appartenance.

J'ai écarté, au moins provisoirement, l'idée de former un conseil composé majoritairement d'élus municipaux, dans la mesure où l'expérience révèle, et cela dans le cas du CMTC, que les compromis entre les intérêts municipaux inhérents à ce mode de représentation rendent difficile l'émergence d'une vision régionale dont la nécessité est désormais incontournable.

Toujours en matière de représentation, il me paraît utile d'attirer l'attention sur une clause particulière du projet de loi. Au cours de la cinquième année d'existence de l'Agence, le ministre des Transports qui sera alors en poste devra procéder à une évaluation de son fonctionnement. Cette évaluation portera sur de nombreuses dimensions, mais plus spécifiquement sur la composition du conseil d'administration.

Je soumettrai donc, Mme la Présidente, en commission parlementaire, des amendements au projet de loi 102 de manière à habiliter l'Agence à exercer les pouvoirs suivants, à savoir: planifier les prolongements du métro sur le territoire de la CUM; améliorer les conditions de transport des personnes handicapées en réglant l'iniquité qui fait en sorte que les personnes handicapées sont confinées à circuler sur un seul réseau; organiser le transport par taxi et promouvoir le covoiturage; facturer les autorités organisatrices de transport pour l'utilisation qu'elles font des terminus, qu'elles font des stationnements et qu'elles font des

voies réservées; et, finalement, à faire assumer le déficit d'exploitation des services métropolitains d'autobus organisés par l'Agence, de faire assumer ce déficit par les municipalités desservies, comme c'est déjà le cas pour les services à caractère local.

En conclusion, je rappelle, Mme la Présidente, qu'un nouvel encadrement institutionnel et financier du transport des personnes dans la région métropolitaine de Montréal doit être en place pour le 1^{er} janvier 1996. Ce nouvel encadrement est devenu essentiel pour répondre le mieux possible aux attentes de la clientèle, des citoyens et des entreprises de la région métropolitaine. La responsabilité du réseau métropolitain, qui est confiée à l'Agence métropolitaine, est novatrice et capitale pour l'avenir du transport des personnes dans la région. Elle constitue une reconnaissance du fait que les services et les infrastructures de transport des personnes ont des retombées qui profitent à l'ensemble de la région et se traduit concrètement par une aide financière à la société, ou au Conseil intermunicipal de transport, qui rend service à toute la région en exploitant des services faisant partie du réseau métropolitain.

Je suis donc convaincu que la commission disposera diligemment du projet de loi 102 et en recommandera l'adoption. Avant de débiter l'étude article par article, permettez-moi de vous présenter, à vous et à tous les membres, madame, les gens qui m'accompagnent. Du ministère des Transports, M. Liguori Hinse; à l'arrière, M. Yvan Demers, sous-ministre; M. Gilles Savard, légiste; M. Pierre-Paul Vigneault — est-il ici? — légiste; enfin, M. Michel Beaulé, chef de division du transport en commun. Et ici, de mon cabinet, M. Gilles Tousignant, qui est chef de cabinet, et Mme Lyne Jacques, attachée politique.

Mme la Présidente, je vous remercie de votre patience.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Je tiens à faire remarquer que, normalement, le temps alloué, c'est 20 minutes, et vous avez pris 34 minutes.

M. Campeau: Je vous remercie doublement.

Une voix: C'était tellement intéressant.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Laurent, pour vos remarques préliminaires.

M. Cherry: Pour une durée de?

La Présidente (Mme Bélanger): Normalement, 20 minutes.

M. Cherry: 20 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, si on veut être équitable...

M. Cherry: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): ...le ministre a pris 34 minutes.

M. Campeau: Il va le diminuer. Mon excédent, il va le soustraire de son 20 minutes, hein? On est partnaires ou on ne l'est pas!

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas dans les habitudes. Ha, ha, ha!

M. Cherry: Décidément, sa façon de comptabiliser aux Finances l'a suivi jusqu'aux Transports. Ha, ha, ha!

Des voix: Oh!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Il faut rappeler que ce projet de loi a été déposé le 15 juin dernier. Le ministre a fait la liste d'une série d'activités qui ont mené au dépôt de cette législation.

Tel que je le rappelais hier à l'Assemblée nationale, lors de l'acceptation du principe de cette loi, il faut rappeler que, suite au rapport de la commission Pichette, qui s'adressait aux défis qu'a à relever la grande région de Montréal, ceux qui sont établis comme prioritaires, en d'autres mots, les véritables défis qu'a à relever la grande région de Montréal se situent, en tout premier lieu: le transport, le transport en commun, bien sûr, et, évidemment, de façon parallèle également, l'aménagement du territoire. Les deux vont de pair. Ton aménagement du territoire ne peut se faire de façon harmonieuse que si ton développement, ton système de transport, de réseau routier vont parallèlement.

Donc, le rapport Pichette indiquait que les objectifs, les priorités de ceux qui veulent véritablement se pencher sur la situation du Grand Montréal doivent s'adresser prioritairement à ça. Sur le suivi du rapport Pichette, 21 élus de la grande région de Montréal avaient accepté, pendant une année, de se pencher sur le dossier pour présenter des pistes ou des solutions au gouvernement. Entre-temps est arrivée, bien sûr, une élection qui a amené un changement de gouvernement et qui a fait que le prédécesseur de l'actuel ministre, Jacques Léonard, député de Labelle, a déposé une pièce législative le 15 juin dernier.

C'est une pièce législative qui est extrêmement importante, Mme la Présidente. Non seulement importante parce qu'elle contient 146 articles, mais, entre autres, elle remplace, bien sûr, la Loi sur le Conseil métropolitain des transports en commun, elle modifie huit autres lois. Elle s'adresse à une clientèle que le ministre évaluait hier à au-delà de 3 000 000, pour desservir la population du Grand Montréal, au-delà de

3 000 000 de personnes. On parle presque de 50 % de la population du Québec. Et si je signale ces chiffres-là, c'est parce que, comme c'est quelque chose d'important, il faut travailler avec diligence, mais il ne faut surtout pas se laisser bousculer par un calendrier qui ne permettrait pas à cette commission de faire le travail qu'elle a à faire.

Ce projet de loi institue l'Agence métropolitaine de transport en commun, qui aura pour importante mission de soutenir, de développer, de coordonner et de promouvoir le transport en commun; d'exploiter, de développer les services des trains de banlieue; de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport — piste de solution importante — d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

● (15 h 50) ●

Cette Agence régira, selon ce que contient le projet de loi que j'ai en main, les activités de transport de la région métropolitaine de Montréal, qui comprend 102 villes, villages et paroisses. Mais, évidemment, là, le ministre vient de nous indiquer qu'il y aura des amendements pour réduire cette liste-là à 94.

On est aujourd'hui le 5 décembre. Je sais que c'est urgent, là, puis on peut siéger jusqu'au 21 décembre. Donc, vous remarquerez, Mme la Présidente, que c'est tellement important, on est en train de décider du mode de fonctionnement, de financement pour 3 000 000 de citoyens de la région de Montréal, puis on se donne comme calendrier... qu'il y a à peu près 15 jours de calendrier. Il me semble qu'il y a eu quand même passablement de temps qui s'est passé entre le 15 juin et le 5 décembre qui aurait pu servir, il me semble, à se pencher sur ce problème-là plutôt que la seule préoccupation qu'a eue ce gouvernement-là jusqu'au 30 octobre dernier.

Immédiatement après son dépôt, le projet de loi a suscité des réactions. Le ministre a dit tantôt: Il y a eu de nombreuses consultations qui ont été faites. Il a dit: Je les ai rencontrés le 7 novembre; je les ai rencontrés le 4 novembre. Bon. Il y a eu des rencontres, c'est confirmé. C'est normal, le ministre arrive en poste. Le projet de loi porte maintenant son nom. Donc, il se doit de rencontrer les partenaires. Mais ça ne doit pas s'avérer, Mme la Présidente — et je ne prête pas des intentions au ministre — que des rencontres de courtoisie ou permettre au ministre de dire: il y a deux dates dans mon calendrier qui leur ont été consacrées. Il faut que ça soit quelque chose qui a procédé à un exercice vraiment positif de la situation.

Alors, c'est vendredi dernier, vendredi soir dernier, en toute fin de journée, en fin d'après-midi, le 1er décembre, que le ministre des Transports répond à certaines des revendications et laisse entendre qu'il apportera des amendements, qu'il a invoqués encore une fois hier soir — certains amendements — et qu'il vient à nouveau de répéter aujourd'hui.

Ma question, dans un premier temps, c'est: Qu'est-ce qu'a fait le gouvernement dans ce dossier-là entre juin et puis vendredi de la semaine dernière, à part

les deux dates auxquelles j'ai référé? Bien sûr, il a référé. Je redemande encore une fois au ministre... Il veut qu'on aille vite, le ministre. Il dit: Le calendrier est implacable pour nous, il faut que ce soit en vigueur. Donc, une façon de nous permettre de travailler de façon éclairée et diligente avec lui, je demande au ministre de nous déposer ses amendements. Parce que, parmi les amendements qu'il a annoncés vendredi dernier, qu'il a répétés hier et qu'il vient de répéter aujourd'hui, il y a des modifications significatives entre le projet de loi que nous avons en main et celui qu'il voudrait qu'on traite maintenant. Il veut qu'on aille vite, mais il ne nous donne pas l'essentiel pour nous permettre de faire cheminer la discussion avec diligence.

On a plusieurs questions à poser au ministre. Le ministre, tantôt, a utilisé des mots, et c'est normal. Il arrive là; il y a des gens — c'est un avantage d'occuper une fonction ministérielle — qui nous rédigent des notes, des choses avec lesquelles... ce qu'il faut dire. Et puis le ministre arrive, en plus, dans ce dossier-là. Donc, c'est loin d'être un reproche, pour moi, là. Mais le ministre — je donne juste ça comme exemple, à titre d'exemple, Mme la Présidente — dit: J'ai choisi, comme conseil d'administration... Puis là il dit: cinq. Et il leur donne trois qualités. Il dit: J'ai choisi ça pour que ça soit simple, souple et efficace. Ça, c'est les qualités que le ministre donne à ce conseil-là.

Moi, ma question, c'est: Simple, souple et efficace pour qui? Pour les gens à qui ça doit s'adresser ou pour le gouvernement? On va avoir à discuter avec le ministre sur la composition. C'est important, ça, que ça maintienne ces qualités-là. Mais est-ce que, pour avoir ces qualités-là, ça doit retenir la composition que le ministre dit qui est la seule formule qu'il a retenue? Ça, là-dessus, il va falloir que le ministre, là, on en discute.

Évidemment, le ministre dit: J'ai retenu une suggestion du rapport que m'a fait la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Je ne me permettrai pas de parler en leur nom, parce qu'on aura l'occasion de vous proposer qu'on veut les entendre, bien sûr, mais je suis convaincu que si la Table des préfets et des maires du Grand Montréal avait su que la seule utilisation que vous feriez du travail qu'ils ont fait pour identifier des façons de financer et de faire fonctionner ça, s'ils avaient su que c'est de cette façon-là que vous le feriez, je suis loin d'être convaincu qu'ils se seraient donné tout ce trouble-là. Et, d'ailleurs, il y a un document qui a été émis par eux hier.

Vous me permettez d'en lire. Le ministre en a sûrement pris connaissance, ou des gens de son entourage. Alors, «Les membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal rejettent la proposition du ministre Campeau relativement à l'organisation et au fonctionnement du transport collectif dans la grande région de Montréal.

«Réunis en assemblée spéciale aujourd'hui à Montréal, les membres de la Table ont convenu d'exiger une rencontre avec le ministre dans les plus brefs délais afin de discuter des modifications substantielles au projet

de loi 102, rendu public vendredi dernier. Les changements proposés par le ministre Campeau donneront un dur coup au transport collectif régional en réduisant de manière importante le niveau des services offerts à la population de la région.

«Des changements auront pour effet d'augmenter la congestion routière, notamment à l'entrée des ponts. Ainsi, plutôt que d'accroître la pression en vue de la construction de nouveaux ponts, le ministre devrait proposer des actions visant à faciliter les déplacements dans la région.

«Il en va de l'avenir économique du Grand Montréal, a fait savoir Pierre Bourque, maire de Montréal et président de la Table, au terme de la réunion spéciale des maires de la région.

«Les membres de la Table ont de plus décidé de retirer la proposition élaborée au cours de l'été, celle dans laquelle le ministre a fait du «pick and choose». Il a choisi quelques affaires qui font son affaire là-dedans, et ça, pour eux, ça faisait partie d'un tout. Le ministre a décidé de faire un choix, là, comme à un buffet, et le restant, là, le rejeter du revers de la main en y ajoutant un commentaire les félicitant pour la qualité du travail qu'ils ont fait.

Alors, devant l'utilisation que font le ministre et le gouvernement de leur travail, ils disent que, dans les circonstances: «...décidé de retirer la proposition élaborée au cours de l'été, puisque le ministre n'a retenu que quelques éléments mis de l'avant par les maires.

«Les membres de la Table, qui avaient proposé de consacrer 17 000 000 \$ par année au développement du transport collectif, ne sont plus disposés à maintenir ces investissements au chapitre du développement si le ministre ne respecte pas le cadre global et l'esprit de leur proposition. Ils souhaitent donc en discuter, et ce, rapidement avec le ministre. Le ministre doit faire preuve d'ouverture. Autrement, il devra agir seul», disent-ils.

«On ne doit pas abuser de la bonne foi des élus locaux membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Avec sa dernière proposition, le ministre refuse de reconnaître le consensus établi par les maires représentant plus de 90 % de la population métropolitaine. Il est grand temps que le gouvernement passe de la parole au geste s'il souhaite qu'un climat de réelle concertation s'établisse au Québec», a conclu Pierre Bourque, le président.

Donc, je pense que c'est là une position extrêmement claire de la façon dont ces gens-là réagissent à ce qu'eux, de bonne foi, ont contribué à collaborer, ont accepté des consensus, ont vraiment travaillé en concertation, ont pondu quelque chose qui, ils sont convaincus, répond, et le ministre décide de prendre quelques articles ici et là, de les remercier, et tout le reste, il dit: C'est moi qui décide. Alors, quand il qualifie le concept du conseil d'administration en lui donnant les qualités de «simple, souple et efficace», je vous garantis qu'au niveau de ça, là, la première question que ces gens-là disent: C'est souple, simple et efficace, mais pour qui?

Pas pour nous autres, en tout cas. Donc, je pense que ça va être important que ces gens-là, de qui on décide d'utiliser... qu'on les entende pour qu'ils nous disent qu'est-ce qui est arrivé et qu'est-ce qu'eux autres suggèrent.

• (16 heures) •

Donc, pourquoi les changements apportés au conseil d'administration de l'Agence ne placent pas les élus en majorité? Pourquoi ce n'est pas les élus qui sont en majorité? Je pense que, ça, là, c'est essentiel que le ministre réponde à ça.

La composition qu'il a choisie, il en nomme un; deux qui seront nommés parmi les élus, après consultation entre eux; deux venant des groupes socioéconomiques. Les représentants des groupes socioéconomiques sont redevables à qui, pendant que les élus, eux, sont redevables à la population qu'ils représentent? C'est eux qui ont, finalement, à prendre le poids des décisions politiques pour s'assurer du financement de ça. Loin de moi de vouloir discréditer la contribution que peuvent amener des groupes socioéconomiques; loin de moi de vouloir faire ça. Je veux simplement rappeler au ministre qu'il est important d'y mettre là des représentations des élus parce que, eux, ils sont redevables directement à une population, et les groupes socioéconomiques, eux, font souvent des représentations à leurs élus: Vous êtes là pour ça, on vous a élus pour ça, occupez-vous de ça. Les élus, eux, sont redevables à l'ensemble de toute la population.

Pourquoi le gouvernement contrevient-il à l'une de ses propres politiques, la décentralisation des décisions au profit des administrations locales, souples, simples et efficaces? Toute la question du transport en commun est primordiale. À mon sens, il est nécessaire que ceux et celles qui en ont la compétence soient fortement représentés. Les expériences et les acquis régionaux des dernières années doivent être considérés, et ce, dans l'esprit du développement de partenariat entre le gouvernement et le milieu municipal. Comme l'indique l'énoncé de politique sur la décentralisation, une forme de concertation doit se consolider. La planification du transport en commun dans le Grand Montréal constitue un élément essentiel de la relance du développement économique de la région et de sa compétitivité. Là, il faut passer du discours aux gestes concrets. Ce projet de loi propose un tout nouveau cadre institutionnel et financier pour la gestion du transport en commun dans la région de Montréal. Est-ce le partage le plus équitable et efficace entre Montréal et les périphéries et entre les usagers? Le ministre devra se faire entendre là-dessus. À titre de critique de l'opposition officielle, mes interventions et mes actions sont guidées par le principe d'assainissement des finances publiques et par une meilleure représentation des intérêts des Montréalais et des Montréalaises. La création de cette agence s'imposait, et nous sommes en accord avec ça. On l'a dit hier, Mme la Présidente, au niveau du principe, on ne s'y objecte pas; au niveau de sa composition, du mode de fonctionnement, du mode de financement, c'est là qu'il faut s'en

parler. Nous souhaitons obtenir, et je le répète, les amendements que le ministre veut apporter, et ce, dans les meilleurs délais. Il dit que ça presse pour le calendrier, ça presse, pour nous autres, de connaître le véritable projet de loi; c'est important, parce que, autrement, il nous oblige à prendre du temps à le questionner, à moins que — et, là, je ne lui prête pas d'intentions — l'idée ne soit pas simplement de faire du temps pour faire du temps et arriver vers la fin de la session et dire: On n'a plus de temps, c'est le bâillon. Si c'était ça, je pense que le gouvernement devra en porter l'odieux parce que, en grande partie, il aura perdu du temps entre le dépôt du projet de loi et la date où nous sommes aujourd'hui, dans un premier temps, et, deuxièmement, à nous déposer l'ensemble des amendements, qui ont une incidence extrêmement importante sur l'ensemble du projet de loi. On est conscients que, le 1er janvier, ça vient rapidement, donc je répète encore une fois qu'on en a besoin.

Les activités du transport pour la région puis le dynamisme de Montréal, c'est capital — capital — Mme la Présidente. On va profiter de la commission parlementaire pour questionner le ministre sur l'état d'avancement du plan de l'Agence. Encore une fois, Mme la Présidente, j'invite le ministre, et je vais terminer avec ça... Le ministre a fait la démonstration qu'il est capable, dans un délai assez rapide, de changer d'idée et d'opinion. La preuve, c'est qu'un article dans *La Presse* du 24 novembre, et ça titre: «Jean Campeau n'est pas très chaud pour taxer l'essence au profit du transport régional». Ça, c'est le 24 novembre. Le 1er décembre, Jean Campeau annonce qu'il taxe de 0,015 \$ le litre d'essence. Donc, il est capable de se revirer de bord quand il s'agit de collecter. Il faut qu'il soit capable aussi de nous montrer qu'il est capable, rapidement, de répondre aux gens dont il a besoin comme partenaires essentiels dans ce dossier-là. Et, Mme la Présidente, avec la diligence avec laquelle le ministre pourra répondre à nos demandes, nous l'assurons de notre entière collaboration pour faire avancer ce dossier-là. Mais il faut, bien sûr, que les gens qui doivent être entendus le soient, Mme la Présidente. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Laurent. M. le député de La Prairie.

M. Denis Lazure

M. Lazure: Merci, Mme la Présidente. Le comté de La Prairie, avec ses sept municipalités, se trouve touché par ce projet de loi. Je vais donc suivre avec beaucoup d'attention les débats qui vont entourer l'étude du projet article par article, mais je vais aussi intervenir à titre d'adjoint parlementaire du premier ministre auprès des personnes handicapées.

On aura noté que le ministre, tantôt, a annoncé déjà certains amendements qui seront de nature à mieux préciser les devoirs de l'Agence quant au transport adapté. Je veux le remercier d'avoir réagi de façon

positive à un mémoire qu'il a reçu, que j'ai reçu, que d'autres ont reçu, et qui s'appelle: «Position commune sur le projet de loi 102 créant l'Agence métropolitaine de transport», document préparé par l'Office des personnes handicapées du Québec et le milieu associatif qui a été rendu public il y a quelques jours seulement.

Je voudrais, Mme la Présidente, évoquer quelques têtes de chapitre et apporter certaines autres suggestions au ministre. D'abord, dans le chapitre qui s'intitule: Satisfaire les besoins de déplacements régionaux des personnes handicapées, à la page 5 de ce mémoire, je cite: «La Loi sur l'Agence devrait clairement énoncer le devoir de l'Agence de planifier, de gérer et de développer le réseau métropolitain de transport en commun en tenant compte des besoins particuliers des personnes handicapées, de façon à leur assurer l'accès aux services métropolitains de transport.» Deuxième citation: «Les services de transport adapté permettant à une personne de se déplacer d'un territoire couvert par un transporteur à un autre devraient donc être sous la compétence de l'Agence.» Troisième citation: «L'Agence devrait aussi avoir compétence pour obliger les transporteurs à déplacer les personnes handicapées ne résidant pas sur le territoire qu'ils desservent.» Et, enfin: «L'Agence devrait avoir l'obligation de desservir, par le réseau métropolitain de transport en commun, les personnes handicapées ne résidant pas sur son territoire de desserte.»

Quelques explications. On a entendu parler souvent depuis quelques années, surtout dans le Grand Montréal, des problèmes que rencontrent les personnes handicapées qui sont déjà admises au transport adapté dans leur région, exemple STCUM, mais qui ne peuvent pas profiter, même si elles sont admises selon les critères du ministère des Transports, des services dans une région voisine, qu'il s'agisse de Laval ou de la Rive-Sud de Montréal. C'est ce qu'on appelle l'impossibilité de transiter d'une région à une autre ou l'absence de réciprocité. Alors, je pense que ce que le ministre nous a annoncé tantôt va pouvoir, par le biais de l'Agence, régler ce problème épineux. L'Agence, si je comprends bien, devra s'assurer que des ententes interviendront entre les sociétés de transport de manière à ce que les personnes handicapées ne soient pas pénalisées.

• (16 h 10) •

Deuxième remarque quant au transport interrégional. Chaque région observe les critères qui sont établis de façon nationale, si on veut, pour l'ensemble du Québec, par le ministère des Transports. Par conséquent, à partir du moment où une personne handicapée est admise par sa société de transport, cette personne-là devrait automatiquement être reconnue comme admissible dans les autres régions. Je vois aussi que le ministre va tenir compte que les véhicules taxis sont abondamment utilisés par les personnes handicapées, et, par conséquent, on introduira dans le projet de loi la notion de taxi et non pas seulement la notion d'autobus pour le transport adapté.

Deuxième chapitre, Mme la Présidente, à la page 6 de ce minimémoire, qui s'intitule: «Assurer la représentation des personnes handicapées au sein de l'Agence métropolitaine de transport.» Il est prévu que cinq personnes vont composer le conseil d'administration de cette Agence. Les personnes handicapées souhaitent qu'il y ait un poste réservé à une personne représentant les personnes handicapées. Deuxièmement, elles souhaitent aussi être représentées aux divers comités que l'Agence va créer. Enfin, dans ce même chapitre, les personnes handicapées souhaitent que la loi prévoit la création d'un comité aviseur pour conseiller l'Agence sur toute question touchant le transport régional des personnes handicapées.

Le troisième chapitre, et le dernier, Mme la Présidente: «Contribuer au financement des regroupements d'usagers du transport en commun.» On sait que, actuellement, le ministère des Transports du Québec contribue depuis plusieurs années d'un montant entre 40 000 \$ et 50 000 \$ à une association qui regroupe tous les réseaux d'usagers de transport adapté dans le Québec, l'ARUTAQ. Je pense que c'est bien apprécié parce que ce regroupement fournit des avis continuellement et rend des services au gouvernement, aux autorités qui s'occupent de transport. De la même façon, je pense que si on doit créer une agence régionale, il me semble qu'on devrait profiter de l'occasion pour introduire dans la loi un mode de financement émanant de cette autorité régionale envers un groupement régional pour le Grand Montréal, pour le territoire desservi par l'Agence, qui recevrait une subvention de la part de cette agence. Il s'agit d'un montant modeste de 40 000 \$, 50 000 \$.

Et il y a un parallèle pour ça, Mme la Présidente, dans la Loi sur les services de santé et services sociaux. À l'article 209, il est dit que tout établissement qui exploite un centre d'hébergement de soins de longue durée ou un centre de réadaptation ou un centre hospitalier de soins psychiatriques ou un centre de protection de l'enfance doit mettre sur pied un comité et que l'établissement doit accorder un budget particulier à même le budget de fonctionnement de l'établissement. Alors, les personnes handicapées souhaitent, avec raison, je vous le soumetts, que cette loi devrait introduire le même concept que dans la Loi sur les services de santé et services sociaux. C'est une somme qui représente peu. Le ministre nous disait tantôt que, avec la taxe de 0,015 \$, ça doit rapporter environ 45 000 000 \$. Alors, ce que les personnes handicapées demandent, ce n'est même pas 1 %, un sur 1 000, 45 000 \$ environ sur 45 000 000 \$, de cette taxe spéciale sur l'essence.

Mme la Présidente, je voudrais, en terminant, remercier le ministre d'avoir réagi rapidement aux différentes demandes qui sont contenues dans le mémoire de l'Office des personnes handicapées et des groupes et des associations qui s'occupent de transport adapté et l'assurer que les personnes handicapées de même que l'Office sont toujours heureux de collaborer à bonifier son projet de loi. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de La Prairie. Vous avez fait un bon plaidoyer. Ça augure bien pour l'avenir.

M. Lazure: Merci. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a d'autres personnes, d'autres membres de la commission qui veulent faire des remarques préliminaires?

Mme Houda-Pepin: Oui, j'ai une question.

La Présidente (Mme Bélanger): On n'est pas rendu... Une remarque préliminaire?

Mme Houda-Pepin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Mme la députée de La Pinière.

Mme Fatima Houda-Pepin

Mme Houda-Pepin: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je représente le comté de La Pinière, donc un comté qui est directement touché par ce projet de loi d'abord à cause du transport en commun, mais aussi à cause de l'aménagement de l'estacade du pont Champlain.

Alors, je voulais donc dire que je suis particulièrement concernée par ce projet de loi, d'autant plus que, durant la campagne électorale, le Parti québécois a fait des engagements en rapport aux tarifs du transport en commun. Et je fais ici référence à un article qui a été publié dans le *Brossard Éclair* du 21 août 1994, où on pouvait lire sous le titre «Le PQ prend un engagement relativement au transport en commun: un tarif préférentiel aux étudiants de plus de 18 ans.». Et dans cet article, le candidat du Parti québécois a dit, et je cite: «S'il est élu le 12 septembre, le Parti québécois et son candidat [...] se sont entendus pour élargir à tous les étudiants, et non plus seulement aux moins de 18 ans, le tarif préférentiel actuellement accordé aux étudiants usagers du transport en commun sur la Rive-Sud. C'est là un des principaux engagements formulés par les péquistes, qui estiment possible, par un incitatif financier, d'obtenir cette mesure.»

Donc, c'est un dossier qui a une importance capitale dans le comté de La Pinière, et les citoyens et les citoyennes de La Pinière s'attendent à ce qu'ils ne soient pas parmi ceux qui vont payer la note de ce que ce plan de transport va engendrer.

Je fais également référence à la conférence de presse du ministre des Transports, l'ancien ministre, M. Léonard, le 30 mars 1995, qui a annoncé trois projets majeurs dans le cadre du plan de transport de la région de Montréal, et l'un de ces projets qu'il a proposés portait justement sur un engagement de 100 000 \$ pour déterminer un mode de transport sur l'estacade du pont Champlain. Et j'aurais une question au ministre: Est-ce

qu'il peut nous indiquer, à ce stade-ci, où on en est rendu dans la préparation de cette étude et comment le montant de 100 000 \$ va-t-il être dépensé? Est-ce que ce 100 000 \$ va être octroyé en totalité ou en partie à une firme extérieure et, si oui, laquelle? Parmi les cinq études qui ont été déposées aux membres de la Table métropolitaine des transports, celle portant sur l'utilisation de l'estacade du pont Champlain propose trois options: premièrement, le monorail Sprint, dont les coûts sont évalués à 449 000 000 \$; la deuxième option, c'est celle de l'aménagement de l'estacade pour les autobus exclusivement, qui est évaluée à 68 000 000 \$; et la troisième option porte sur le système léger sur rails de Bombardier, dont les coûts sont évalués à 489 000 000 \$.

Par ailleurs, dans son rapport intitulé «Proposition régionale de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal», on peut lire, à la page 16, que le scénario qui est proposé est celui de l'aménagement de l'estacade à l'usage exclusif des autobus. Alors, ma question au ministre des Transports est de savoir où ce dossier de l'estacade est rendu et, à ce stade-ci, est-ce qu'il peut nous donner des indications à l'effet de quelle est la tendance qui va se dégager de toutes ces propositions qui sont indiquées et dans le rapport de la Table des préfets et des maires et dans les engagements qui sont déjà faits par le précédent ministre des Transports?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente, je pensais qu'on était ici pour analyser l'Agence métropolitaine de transport et non pas des cas spécifiques comme ceci. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas intéressants et importants, mais nous sommes ici pour étudier le travail de l'Agence métropolitaine de transport, là, le projet de loi 102.

Mme Houda-Pepin: Il y a un lien dans la mesure où l'Agence a pour mandat, en tout cas, d'identifier les projets, et il y a un lien organique entre le plan de transport métropolitain et les projets qui vont en découler.

M. Campeau: Mais, si vous voulez, comme c'est un projet interréseaux, ça sera une responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport de faire des suggestions puis de le réaliser.

Mme Houda-Pepin: Mais, en tant que ministre des Transports, j'aimerais vous entendre parce que vous êtes responsable ultimement et que vous êtes là pour défendre un projet de loi qui a une incidence directe sur la région et sur le comté que je représente. Et, dans la mesure où ce projet figure dans la documentation que vous nous avez diffusée vous-même et à laquelle vous avez fait référence, il est très important que je puisse avoir une réponse à cette question, M. le ministre.

• (16 h 20) •

M. Campeau: C'est justement une infrastructure de transport régionale entre Montréal et la Rive-Sud, et ça sera pensé et dirigé par l'Agence métropolitaine. Vous avez justement un bon exemple où l'Agence métropolitaine devra se pencher sur ce problème-là et apporter les solutions.

Mme Houda-Pepin: Et, sur les 100 000 \$ d'engagements, est-ce que le ministre peut nous indiquer, Mme la Présidente, comment ce montant d'argent va être dépensé et s'il y a une firme extérieure qui est impliquée et, si oui, laquelle?

M. Campeau: Je pense que ce n'est pas le temps approprié, à cette table-ci, madame, pour discuter de ça. C'est de l'Agence métropolitaine dont on discute.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que M. le ministre a raison. Ce n'est pas tout à fait pertinent. Durant l'étude article par article, vous pourrez peut-être revenir avec cette question-là.

Mme Houda-Pepin: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Russell Copeman

M. Copeman: Merci, Mme la Présidente. Dans un premier temps, j'aimerais remercier le ministre des Transports pour l'excellente lecture de ses remarques préliminaires. Ça a été très intéressant de voir ses qualités de lecteur. Très fascinant.

Mme la Présidente, c'est toujours un plaisir de suivre les interventions du député de La Prairie, qui est un promoteur des personnes handicapées auprès du premier ministre. Parce que je me suis servi, à quelques reprises dans le passé, dans mon rôle de critique de l'opposition officielle en matière de personnes handicapées, de son expérience, de sa grande expérience et de sa bonne foi dans la recherche de l'amélioration de la condition de vie des personnes handicapées. Je souhaite qu'il demeure ici, à l'Assemblée nationale, longtemps pour défendre les intérêts des personnes handicapées. Il a une grande expérience comme parlementaire, et on souhaite qu'il continue dans son travail pour une bonne période de temps pour qu'il puisse terminer les tâches qu'il veut faire et accomplir les objectifs qu'il veut accomplir.

Mme la Présidente, lors de l'adoption du principe du projet de loi, j'ai évoqué nos préoccupations principales quant à la loi 102 et le rôle du transport adapté et les services de transport adapté pour les personnes handicapées dans la région du Grand Montréal. Les préoccupations que j'ai évoquées lors de l'adoption du principe étaient grosso modo de trois ordres. Dans un premier temps, nous souhaitons que la mission de l'Agence soit précisée quant à sa responsabilité pour l'organisation, la

planification, la promotion du transport adapté dans la région qu'elle dessert. Quant à moi, Mme la Présidente, la définition d'une mission d'un organisme est très importante. Ça informe sur toute l'action de cette Agence. Et, comme l'ont dit d'autres députés en Chambre, je pense que ça va mieux en le disant et en le lisant que simplement en faisant référence, de façon globale, au fait que le transport métropolitain inclut de facto le transport adapté. Cette ligne de pensée, Mme la Présidente, de dire simplement que, d'une façon stricte, aux faits exacts, le transport adapté est de facto compris dans la mission d'une planification pour le transport en commun, peut, quant à moi, amener un certain manque de considération dans la planification pour le transport adapté. Je pense que c'est essentiel que ce soit clarifié.

Une deuxième préoccupation a été au niveau de la définition comme telle du transport métropolitain, parce qu'il est précisé, dans sa version originale, que, le transport métropolitain, il s'agit du transport par autobus, et, tel que soulevé en Chambre hier, nous pensons que cette définition de transport en commun est trop limitative. Le transport adapté se fie beaucoup à d'autres formes de transport. Il est important que d'aucune façon d'autres possibilités pour les personnes handicapées de se faire transporter soient écartées des responsabilités et des compétences de la loi 102 et de l'Agence métropolitaine de transport.

Un troisième souci, Mme la Présidente, c'était au niveau du transport adapté interrégional. J'ai formulé en Chambre le souhait que le rôle de l'Agence soit plus clair et plus actif dans le dossier du transport interrégional. Telle que formulée, la loi prévoit la possibilité d'ententes, l'Agence peut essayer de conclure des ententes entre diverses régions. Ça, c'est une possibilité qui existe d'ailleurs depuis fort longtemps, mais, pour toutes sortes de raisons, qui n'a pas été accomplie d'une façon à répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées qui veulent se déplacer d'une région à l'autre. Alors, encore une fois, Mme la Présidente, de notre côté, nous préférons beaucoup une obligation de l'Agence de veiller à la conclusion des ententes. La formulation reste à réexaminer, mais que ce soit plus clair dans la loi et que ce soit plus clair dans les responsabilités de l'Agence, une mécanique plus formelle de conclusion d'entente entre régions.

Mme la Présidente, le député de La Prairie a remercié le ministre d'avoir réagi aussi vite aux recommandations, entre autres, de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec. D'une certaine façon, Mme la Présidente, si j'ai bien compris les paroles du député de La Prairie, le ministre a annoncé certains amendements qui visent à préciser le rôle, etc. Moi, j'aimerais bien féliciter le ministre. J'aimerais bien être en position de féliciter le ministre pour, semble-t-il, des changements à venir, mais, malheureusement, il est, pour ce côté de la table, un peu prématuré de le faire parce qu'on n'a pas en main les amendements du ministre. On ne sait pas exactement ce que le ministre va faire en termes de changements.

Alors, j'aimerais bien le faire, le député de Dubuc indique qu'il faut avoir confiance. S'il y a une chose, Mme la Présidente, que j'ai comprise en 14 mois ici, à l'Assemblée nationale, c'est de ne pas avoir trop, trop, dans toutes les occasions, confiance.

Une voix: Juste assez.

M. Copeman: Juste assez, mais on verra. On va être en mesure d'évaluer la confiance, et ça me fera un grand plaisir de le faire, quand on aura les amendements en main pour répondre aux préoccupations très légitimes des personnes handicapées par le biais du mémoire auquel a fait référence le député de La Prairie, «Position commune sur le projet de loi 102 créant l'Agence métropolitaine de transport», préparé par l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées.

• (16 h 30) •

Alors, Mme la Présidente, vous me permettez de demeurer vigilant, sinon sceptique, jusqu'au moment où on aura en main les amendements, et, à ce moment-là, ça nous fera grand plaisir de travailler avec le ministre des Transports, avec le député de La Prairie pour solutionner les lacunes qui ont été créées dans la loi 102 vis-à-vis du transport adapté. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Notre-Dame-de-Grâce. D'autres intervenants? M. le député de...

M. Kelley: Jacques-Cartier.

La Présidente (Mme Bélanger): Jacques-Cartier.

M. Geoffrey Kelley

M. Kelley: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Moi aussi, je représente un comté dont trois municipalités sont touchées par le projet de loi qui est devant nous. Je dois admettre qu'une des quatre sera très peu touchée, c'est la plus petite municipalité au Québec, c'est la ville de L'Île-Dorval. Vu qu'il n'y a pas d'auto sur L'Île-Dorval, j'imagine qu'elle ne sera pas trop affectée. Il y a un camion municipal qui circule entre les maisons, mais pas plus que ça, il n'y a pas de poste d'essence. Alors, je ne sais pas si le ministre a l'intention de déclarer la traverse entre la ville de Dorval et L'Île-Dorval comme un équipement interrégional, mais je ne pense pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Kelley: Alors, je pense que, sur une de mes quatre municipalités, l'impact de la loi 102 va être très limité, mais sur les trois autres...

M. Campeau: Je n'y avais pas pensé, là, voyez-vous?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Kelley: ...municipalités, le transport en commun, c'est un dossier majeur. Juste pour prendre un exemple, la ville de Pointe-Claire, qui est la plus grande ville dans mon comté, 9 000 000 \$ sur les 72 000 000 \$ de son budget annuel est alloué à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Alors, 12 % des revenus de la ville de Pointe-Claire sont dédiés au transport en commun sur l'île de Montréal. Alors, c'est un dossier très, très important.

Pour ces raisons, je vais appuyer les commentaires préliminaires de mon collègue, le député de Saint-Laurent, sur le processus qu'on a ici. On parle de la création d'une agence avec des revenus de pas loin de 180 000 000 \$. Alors, c'est quelque chose de très, très important pour la région de Montréal. D'arriver... On est maintenant rendu au 5 décembre, et, de ne même pas avoir le projet de loi avec ses amendements devant nous, je trouve ça regrettable parce que c'est un dossier très, très important. J'ai le privilège de compter parmi mes commettants le maire de Pointe-Claire, Malcolm Knox, qui a été vice-président de la STCUM pendant dix ans, alors, c'est quelqu'un qui connaît à fond ce dossier, c'est quelqu'un qui a commencé à me poser des questions sur les intentions du gouvernement cet été, et j'ai dit: On verra. Il y avait le dépôt en attendant, mais il y avait très peu de développements. On arrive après le référendum, il y avait un changement de ministre.

Alors, je trouve ça dommage parce que c'est un dossier très, très important pour le défi de la région de Montréal d'agir en région, et ça découle des recommandations du groupe Pichette qui étaient formulées. Mais, dans ce dossier névralgique, comme je l'ai mentionné à la Chambre hier soir, si Montréal veut être concurrentielle, Montréal qui doit faire face aux autres agglomérations municipales métropolitaines à travers l'Amérique du Nord, c'est évident que les infrastructures de transport sont essentielles. Il faut avoir un système performant. Moi, je regarde Toronto, avec tous les investissements dans le GO Train, le GO Transit, tout ce qu'ils ont fait pour dégorger la région de Toronto. Mais, même à ça, il y a beaucoup de difficultés à Toronto, et le recrutement du personnel dans les bureaux au centre-ville de Toronto devient de plus en plus difficile malgré tous les efforts qu'ils ont faits. Mais je pense que le défi, à Montréal, pour demeurer concurrentiel est également de se doter des équipements de transport régional performants.

Alors, je pense... La question qui est devant nous aujourd'hui, Mme la Présidente, est très importante, parce qu'il faut avoir une Agence performante. On a tous vécu les problèmes qu'a vécus le CMTC, c'était une expérience avec beaucoup d'impasses, d'échecs et des choses comme ça. Alors, il faut trouver quelque chose pour rassembler une centaine de municipalités, une douzaine de MRC. Je pense qu'il y a cinq des régions administratives du gouvernement du Québec qui sont affectées par l'Agence. Alors, c'est beaucoup de

personnes à gérer, il y a beaucoup d'intervenants dans le dossier.

Alors, le fait qu'on arrive le 5 décembre et qu'on n'ait même pas le vrai texte du projet de loi devant nous, c'est difficile pour l'opposition de jouer son rôle de consulter les personnes qui sont intéressées. Ça, c'est juste au niveau des élus de la région. Si on ajoute à ça... Le député de Notre-Dame-de-Grâce et également le député de La Prairie ont mentionné une des clientèles particulières de notre réseau de transport en commun, les personnes handicapées et tous les regroupements qui représentent les personnes handicapées. Encore une fois, j'ai hâte aussi de voir les amendements qui vont être proposés, mais ça va être difficile pour nous autres de retourner consulter le monde avec le très peu de temps qu'il nous reste d'ici le 21 décembre. Également, il y a d'autres clientèles particulières de notre système de transport en commun. On pense que, entre autres, des étudiants, des personnes âgées, des besoins du patronat et des employés de la région de Montréal et les travailleurs de la région de Montréal, pour avoir un système qui est convenable à eux autres, alors, il y a tout ce monde qu'on aimerait consulter, tout ce monde avec qui on veut discuter de ce dossier.

Encore une fois, on est devant un échéancier qui va rendre ce travail encore plus difficile, parce que, comme je l'ai dit, je n'ai même pas encore le projet de loi pour voir dans son ensemble ce que le ministre entend faire. C'est le 5 décembre, c'est 180 000 000 \$ des contribuables, d'une façon ou d'une autre, et les recettes des usagers, et on n'a même pas le modèle pour consulter, encore une fois, les personnes qu'on représente ici, à l'Assemblée nationale. Alors, je trouve ça regrettable, au niveau du processus, qu'on n'ait pas quelque chose de plus avancé avant le 5 décembre.

Mais, aussi, la chose que je veux soulever d'entrée de jeu, avant de commencer l'étude détaillée de ce projet de loi, c'est encore ma difficulté... Il y a le discours de décentralisation de ce gouvernement et il y a le projet de loi centralisateur qui est devant nous. Alors, j'ai beaucoup de misère à arrimer les deux en regard, dans le passé, du défi qui est fait par le groupe Pichette, quand ils ont fait leur rapport en décembre 1993. La recommandation touchant le transport en commun était la recommandation 61: que les responsabilités du Conseil métropolitain du transport en commun soient prises en charge par la région. Alors, ça, c'était le défi qu'on retrouve dans le rapport Pichette.

Quand on regarde dans le projet de loi 102... Et je suis également une recrue, mais c'est la première fois que je vois dans un projet de loi un genre de défi lancé dans ce milieu. Mais on voit même, dans les notes explicatives du projet de loi 102, que ce projet demande d'obtenir une proposition de modification acceptable par le gouvernement. Alors, il y avait dans la loi même un genre de défi à la Table des préfets et des maires de se consulter, de se concerter, et ce n'était jamais facile, je suis très conscient des difficultés et je suis très conscient de tout l'historique, le CMTC. Mais quand j'ai consulté

les maires, entre autres, le maire Knox de Pointe-Claire, il m'a dit: Dans la structure qui est proposée dans la loi 102, déjà beaucoup de problèmes qui existaient avec le CMTC sont réglés. Un des problèmes majeurs avec le CMTC était la notion des vetos. Alors, au départ, les régions avaient un veto. Déjà, le fonctionnement de ça, c'était très, très difficile parce que, sans le consentement de toutes les régions, de tous les intervenants autour de la table, le CMTC était toujours dans l'impasse. Mais, ça, c'est quelque chose qui est déjà corrigé dans la loi 102. Alors, un des problèmes majeurs pour ne pas responsabiliser la région est déjà corrigé dans la loi 102.

• (16 h 40) •

Deuxièmement, il y avait la problématique d'un financement assuré pour le CMTC. C'était toujours des choses faites sur une base ad hoc, il n'y avait pas une solution permanente à la question de financement. Je pense qu'on peut et qu'on tente, dans l'étude détaillée, de discuter les différentes formules de financement qui sont proposées, mais il y a quand même des pistes de solution très intéressantes à la fois sur la taxe sur l'essence, à la fois sur les recettes du 30 \$ sur l'immatriculation. Alors, il y a maintenant, aujourd'hui, un espoir que la nouvelle Agence aura certaines sources de financement assurées, ce qui n'était pas le cas avec le CMTC. Alors, je pense que, déjà, on voit des solutions intéressantes aux problématiques qui sont dans la loi 102.

En plus, il y avait tout le travail de la Table des préfets et des maires. Pour une première fois — et je pense que c'est très important que le gouvernement soit conscient — de voir les intervenants produire un document comme ça, c'est presque un pas historique dans la région de Montréal, d'avoir à la fois les représentants de Laval, de la Rive-Sud, de l'île de Montréal et de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal; 90 %, je pense que c'est le chiffre qui est véhiculé, des municipalités sont d'accord, ou la population de la région est d'accord avec la proposition de la Table des préfets et des maires.

Alors, il y a tout ce travail qui a été fait entre le mois de juin et le mois d'octobre, au moment du dépôt. Je soulève tout ça pour retourner à la question de la composition du conseil d'administration. On va discuter de ça, mais je pense qu'il est très important, d'entrée de jeu, de réitérer que je suis très déçu d'entendre le ministre dire qu'il ne toucherait pas à ça. Parce que, moi, quand je regarde la région de Montréal, de limiter les élus, les personnes... Parce qu'il y aura les revenus qui découlent à la fois d'une taxe foncière, qui est une taxe municipale, il y a également toutes les taxes qui sont perçues déjà pour supporter les sociétés de transport à Laval, sur la Rive-Sud et à Montréal. Alors, les maires... C'est beaucoup d'argent des taxes municipales qui est impliqué dans le financement des transports en commun. Dans l'esprit du groupe Pichette, qui aimerait une prise en charge par la région, je trouve ça malheureux de limiter les élus de la région à deux des cinq sièges, alors, c'est-à-dire que ça va être des personnes nommées par le ministre, à trois sur cinq, qui auront le contrôle.

Alors, comment on peut arrimer ça avec tout le discours de décentralisation de ce gouvernement? Alors, je vois ça difficile et, juste pratico-pratique, j'ai beaucoup de misère à voir comment on va octroyer ces deux postes. Parce qu'il y a quatre grands intervenants dans le dossier, c'est-à-dire la ville de Montréal, la Conférence des maires de la banlieue ou les autres membres de la CUM, sauf la ville de Montréal, deux; le troisième, c'est Laval et la couronne nord; et, le quatrième, c'est le territoire de la Rive-Sud et des autres MRC de la Rive-Sud. Alors, nord, sud, Montréal, banlieues, il y a au moins quatre intervenants. Alors, de choisir entre ces quatre, ça va être un beau casse-tête pour le gouvernement du Québec. Si on privilégie quelqu'un de la couronne nord, ça va être difficile sur la couronne sud. Et même sur l'île de Montréal, il y a toujours les tensions entre la Conférence des maires de la banlieue et la ville de Montréal. Alors, il y a toujours une certaine difficulté de s'entendre entre les deux. Alors, pour le ministre, s'il choisit toujours quelqu'un de la ville de Montréal, les banlieues vont se sentir blessées et, s'il prend quelqu'un de la banlieue tout le temps, la ville de Montréal va se sentir négligée.

Alors, juste dans l'application des deux sièges, je pense que ça va être très, très difficile. Alors, j'ai à la fois de la difficulté pour ça dans l'application et, plus large, d'arrimer ça avec tout le discours de décentralisation. Alors, en entrée de jeu, Mme la Présidente, je veux juste souligner ça. Je pense que c'est regrettable qu'on n'ait pas écouté...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Kelley: ...le milieu.

La Présidente (Mme Bélanger): Un petit peu d'ordre...

M. Kelley: There is a commission going on.

La Présidente (Mme Bélanger): ...pour donner la chance à celui qui parle de ne pas être trop distrait.

M. Kelley: Oui, je serai assez loin des Chutes-de-la-Chaudière, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Kelley: Non, non, mais c'est 180 000 000 \$ des contribuables, en partie de mon comté, alors c'est quelque chose qui me tient à cœur. Alors, d'écouter quelqu'un comme Peter Trent, qui est le maire de Westmount et le président de la Conférence des maires de la banlieue de l'île de Montréal, qui a déclaré au *Devoir* qu'on n'aime pas du tout le volet institutionnel de la proposition du Québec, l'agence gouvernementale va dire à la région comment gérer le transport en commun. Si le gouvernement parle de décentralisation et, en

même temps, prend le contrôle, c'est paradoxal. Et le mot est gentil.

Alors, je pense qu'il faut qu'on regarde ça article par article, prendre ça au sérieux, qu'il y avait un défi lancé par le gouvernement de prendre en charge ce dossier. Et je pense que c'est très important, parce qu'avant tout le défi pour tous les élus dans le dossier du transport en commun, c'est de vendre ça aux contribuables. Et il y a toujours le danger de: pas dans ma cour; ce n'est pas moi qui prends l'autobus, alors je ne paierai pas pour ça, je n'ai pas de métro dans mon coin. Mais, pour le bon fonctionnement de la région, il y a des décisions qui s'imposent, et c'est très important d'avoir un appui à la notion de transport en commun. Alors, si on peut associer les élus du milieu, de la région, avec la gestion de l'Agence, je pense qu'on va être mieux placé pour vendre la notion de transport en commun dans Montréal et sa région. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. D'autres interventions? M. le député de Chomedey.

M. Thomas J. Mulcair

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Alors, tout comme nous avons eu l'occasion de le dire hier soir, lors de la présentation du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, Bill 102, An Act respecting the Agence métropolitaine de transport and amending various legislative provisions, le ministre, en présentant son projet de loi, a justement mentionné qu'il avait tenté de rechercher le plus grand consensus possible au sein de l'ensemble des décideurs dans ce dossier. Et le projet de loi lui-même, rappelons-le, mentionne, justement dans ses débuts, que ce consensus allait faire l'objet d'une recherche attentive, du moins de la part du ministre.

Comme on a eu aussi l'occasion de le mentionner hier soir, Mme la Présidente, le ministre a réussi un tour assez rare dans les annales de ces choses-là, parce que, effectivement, très souvent, lorsqu'on veut faire plaisir aux régions, bien, ça va souvent être aux dépens du consentement et de l'approbation de la ville de Montréal. Et, bien entendu, à l'inverse, des fois, quand on essaie de bouger dans un sens qui recevrait la faveur de la ville de Montréal, bien, le corollaire, c'est que les gens des régions limitrophes se trouvent un peu moins satisfaits de la solution proposée.

La grande réussite à l'heure actuelle, Mme la Présidente — et il est encore possible d'espérer que ça puisse changer — c'est le fait que le ministre ait réussi à se mettre absolument tout le monde à dos, parce que la Table des préfets et des maires du Grand Montréal rejette conjointement la proposition du ministre relative à l'organisation et au financement du transport collectif dans la grande région de Montréal. Justement, Mme la Présidente, réunis en assemblée spéciale hier à

Montréal, les membres de la TPM ont convenu d'exiger une rencontre avec le ministre dans les plus brefs délais afin de discuter des modifications substantielles au projet de loi 102 qui ont été — et, ça, c'était le terme de la TPM, mais j'y reviendrai dans quelques secondes — rendues publiques vendredi dernier. C'est ce que la Table des préfets et des maires disait.

Mais, comme mes collègues me l'ont fait remarquer, depuis le début, aujourd'hui, on est face à une certaine difficulté de connaître précisément l'ensemble de ces modifications-là. Paraît-il qu'au niveau du Comité de législation, mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce, par exemple, me parlait du fait qu'il avait de la difficulté à obtenir les modifications qui concernent plus précisément les personnes handicapées. Alors, on voit bien que c'est, pour être charitable, un projet en évolution, et on espère qu'avant d'aller plus loin avec ces propositions-là, bien, les membres du gouvernement auront le respect pour nos institutions parlementaires, que celles-ci exigent, et que les membres de l'opposition pourront prendre connaissance dans tous leurs détails de ces très nombreuses et très importantes modifications.

• (16 h 50) •

Hier, on a eu l'occasion aussi de regarder les impacts possibles de certaines propositions. Et je me permets encore, Mme la Présidente, de citer le communiqué diffusé hier soir par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal, et je cite: «Les membres de la TPM ont de plus décidé de retirer la proposition élaborée au cours de l'été puisque le ministre n'a retenu que quelques éléments mis de l'avant par les maires. Les membres de la TPM, qui avaient proposé de consacrer 17 000 000 \$ par année au développement du transport collectif, ne sont plus disposés à maintenir cet investissement au chapitre du développement si le ministre ne respecte pas le cadre global et l'esprit de leur proposition. Ils souhaitent donc en discuter rapidement avec le ministre.» Et ils concluent, Mme la Présidente, en disant que «Le ministre doit faire preuve d'ouverture, autrement il devra agir seul. On ne doit pas abuser de la bonne foi des élus locaux membres de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Avec sa dernière proposition, le ministre refuse de reconnaître le consensus établi par les maires représentant plus de 90 % de la population métropolitaine. Il est grand temps que le gouvernement passe de la parole aux gestes s'il souhaite qu'un climat de réelle concertation s'établisse au Québec». Et ce sont là, Mme la Présidente, les paroles du maire de Montréal, Pierre Bourque.

Annexé à ce document dont je viens de lire certains extraits, on trouve un tableau qui s'étend sur une page et demie et qui est intitulé: «Étalement des impacts sur 6 ans, incluant le Fonds de développement». Alors, on propose, pour chaque région, une évaluation en termes de coûts et d'impacts, ce qui donne deux chiffres. On donne, dans un premier temps, la proposition régionale et, ensuite, la proposition du ministère des Transports du Québec révisée. Et on y explique la variation. Les chiffres sont très impressionnants.

Je vais me concentrer sur la ville de Laval parce que c'est évidemment la région, la MRC qui m'intéresse le plus. Aux termes de cette analyse, rendu dans la sixième année, la proposition régionale parlait d'un effort de l'ordre de 2 792 000 \$, admettons 2 800 000 \$, et la proposition révisée est de 8 900 000 \$. L'analyse qu'en font les membres de la Table des maires et des préfets est que la différence est de 6 180 000 \$, un petit peu plus que 6 000 000 \$, rendu dans la sixième année. Et, évidemment, ça s'additionne d'année en année. Bien sûr, ces chiffres-là peuvent se discuter. Je n'ai aucun doute que les proches collaborateurs du ministre ont eu amplement le temps, depuis hier, de faire leur propre analyse, et je suis persuadé que, en bons dirigeants d'organismes et en bons administrateurs d'État, ils ont sans doute une autre perspective sur les chiffres fournis par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Mais il n'en demeure pas moins, Mme la Présidente, que cette constatation faite par la TPM est assez inquiétante. Elle révèle justement, au niveau de la forme, une énorme difficulté dans l'approche préconisée jusqu'alors par le ministre. Et on souhaite, justement, que l'appel à l'ouverture lancé par la TPM soit non seulement entendu, mais aussi écouté par le ministre.

Au niveau du Fonds, évidemment, comme on le mentionnait tantôt, on est un peu dans une situation difficile parce que, même si la proche collaboratrice du ministre vient de nous remettre son cahier, on est quand même en attente de certaines autres modifications et on est placé dans une situation — comme je dis — difficile parce qu'on ne peut commenter l'ensemble avant d'avoir pu en prendre connaissance. Mais disons juste ceci, et je reviens à un propos que le ministre tenait après mon intervention, hier soir. Celui-ci disait qu'il s'étonnait de certains de mes propos parce qu'il trouvait que je n'avais pas adopté la même ligne que le reste de ma formation politique. Je tiens à le rassurer, je n'ai aucune intention de traverser le plancher. Ce que j'ai effectivement dit reflétait la position de notre formation politique, car nous sommes effectivement toujours en plein accord avec l'idée de procéder avec une agence métropolitaine de transport et de viser une meilleure concertation. Donc, avec le principe, Mme la Présidente, on est effectivement en accord.

Là où le bât blesse et là où notre accord est susceptible de changer, c'est lorsqu'on constate, justement, que la manière de procéder bouscule tellement l'ensemble des intervenants, ne respecte justement pas le consensus dont tout le monde convient qu'il est nécessaire dans un dossier comme celui-ci. Et, à ce moment-là, on est justement en train de se dire que, même si on peut demeurer en accord avec le principe, on est passablement préoccupé par ces détails-là et on a l'intention de suivre le ministre de près et de poser de très nombreuses questions lorsque viendra le temps de faire l'analyse détaillée du projet de loi.

Aussi, Mme la Présidente, je pense qu'il est nécessaire de signaler que nous sommes d'accord avec le

principe, qui consiste à viser une meilleure concertation. Parce qu'il y a une chose qui manque, et c'est flagrant — on n'a qu'à venir, justement, à la ville de Laval pour le comprendre — il manque, d'une manière criante, une planification sérieuse, valable, à long terme, et, ça, je l'ai dit hier soir et je le redis aujourd'hui, peu importe la formation politique au pouvoir, peu importe le gouvernement en place, malgré l'énorme travail qui a été fait depuis le début de la Révolution tranquille en termes d'infrastructures au niveau de l'ensemble de la province de Québec. De gouvernement en gouvernement, d'administration en administration, on a énormément de difficultés à faire preuve de ce genre de vision et de persévérance qui est toujours présent, par exemple, en Europe.

Lorsqu'on regarde les projets qui ont été élaborés à la fin des années cinquante, début des années soixante, en Europe, et qui sont aujourd'hui réalisés — la planification est toujours 10, 15, 20 ans en avance et ces grands travaux se réalisent — et qu'on voyage justement dans une ville comme Laval, où, depuis plus de 20 ans, les voitures circulent sur les voies de service de l'autoroute 440 et où, dans le milieu, on pourrait quasiment installer une usine de pâtes et papiers parce qu'on est rendu à la troisième coupe de la forêt qui pousse entre les deux voies de service, on comprend qu'il y a quelque chose qui ne tourne pas rond dans notre approche du transport au Québec, peu importe le gouvernement qui est là. Parce que le prochain qui arrive, il regarde tous les projets qui sont là et qui ont été annoncés, il dit: Bien, ça ne se peut pas, puis les choses sont pelletées en avant continuellement comme ça. Puis, évidemment, comme on a un gouvernement qui préfère creuser un trou et mettre 100 000 000 \$ dedans pour un référendum plutôt que de creuser une tranchée en dessous de la rivière des Prairies et, enfin, donner à 345 000 Lavalloises et Lavallois ce qui leur est promis depuis des années, soit un métro, bien, on comprend qu'on a encore du chemin à faire.

C'est inadmissible de constater comment il peut y avoir des disparités entre les différentes régions — parce que Laval, en plus d'être une ville et une île et une MRC, est une région reconnue comme telle par le gouvernement — c'est inadmissible de constater comment une région comptant 345 000 personnes, comme Laval, peut être dépourvue en infrastructures. Si on compare avec la grande région de Québec... Et je ne leur enlève rien, ils ont bien fait ça, ils se sont très bien pourvus en infrastructures. Mais, dans la grande région de Québec, les gens du ministère le savent aussi bien que moi, il y a des infrastructures routières susceptibles de servir une population de 1 000 000 de personnes. Ils le savent, ça, les dirigeants du ministère des Transports.

• (17 heures) •

La ville de Laval, depuis plus de 20 ans, attend que son artère principale est-ouest, l'autoroute 440, soit terminée. Le gouvernement libéral précédent — et j'étais là avec notre porte-parole en matière de transport lorsqu'il a réussi à ouvrir la dernière extension de la 440, au cours de l'été 1994 — peut prendre ça comme crédit.

C'est le seul qui a réussi, en 20 ans, à pousser et à extensionner quelque chose qui était pourtant prévu depuis fort longtemps. Pendant le dernier mandat du gouvernement du Parti québécois, de 1976 à 1985, il s'est fait exactement zéro investissement en infrastructures importantes de transport à la ville de Laval: pas un nouveau pont, pas une nouvelle route, pas une addition importante à la 440. Le Parti québécois était contre l'étalement urbain; c'était une approche philosophique dont il se gargarisait. Ça voulait dire qu'on allait garder tout à Montréal. Donc, pas de nouveau pont vers l'île de Laval, pas de nouvelle infrastructure. Et qu'est-ce qu'on a aujourd'hui? On a encore des exemples d'une approche qui provoque une réaction très forte et très négative de la part des élus de la ville de Laval, d'un ensemble de villes sur les territoires avoisinants et, bien entendu, de la ville de Montréal. Quand on regarde que, très souvent, justement, ces choses-là sont mises en contradiction, que, normalement, en tentant de faire plaisir peut-être à la ville de Laval, ce serait aux dépens de l'approbation de la ville de Montréal, mais que le président de l'Union des municipalités du Québec, le maire Gilles Vaillancourt, de Laval, et son collègue le maire de Montréal sont tous deux en profond désaccord avec l'approche du ministre, on voit, justement, Mme la Présidente, qu'il y a des très graves problèmes avec ce qui est proposé.

On continuera à travailler avec le gouvernement dans cet important dossier, Mme la Présidente, en vue de trouver des solutions qui fassent, justement, consensus et qui desservent bien la population, mais on invite le ministre et on incite le gouvernement du Parti québécois à respecter dans leurs gestes ce qu'ils ont tendance à mentionner très souvent dans leurs paroles, qu'un consensus, ce n'est pas juste le gouvernement qui dit aux gens ce qui est bon pour eux autres, il faut en même temps écouter ce que les gens sont en train de nous dire. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. D'autres commentaires? Non. Alors, on appelle l'article 1.

M. Cherry: J'aurais une motion préliminaire à proposer, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Une motion préliminaire, oui, nous en sommes là.

Motion proposant d'entendre la Table des préfets et des maires du Grand Montréal

M. Cherry: Alors, «Que, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, la commission de l'aménagement et des équipements, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, tienne des consultations particulières sur tous les articles du projet de loi et qu'à

cette fin elle entende la Table des préfets et des maires du Grand Montréal.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la motion est recevable, M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Elle est recevable, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Elle est recevable.

M. Cherry: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous avez 20 minutes.

Une voix: 30 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, 30 minutes pour vous.

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous conviendrez, Mme la Présidente, et je le dis en toute objectivité, que le ministre, étant nouvellement responsable de ce dossier-là, a avantage à permettre que ce groupe-là, d'abord, puisse être entendu devant les membres de cette commission. C'est une occasion dont — une nouvelle responsabilité ministérielle — on doit profiter quand on veut mieux connaître les intervenants, l'ensemble du dossier et permettre de bien orienter. Pourquoi il faut que cette Table des préfets et des maires du Grand Montréal soit entendue? C'est parce qu'ils sont, à mon avis, les partenaires essentiels. Comme ils disent en anglais: «You can't do without it». Ça prend ces gens-là pour le bien faire fonctionner. Ça prend ces gens-là, et, de plus, ces gens-là, conviés par le gouvernement, se sont astreints durant l'été à faire un travail extrêmement sérieux. Ils ont produit, Mme la Présidente, un document volumineux pour assurer que leurs points de vue, leurs responsabilités, leurs obligations envers leurs commettants soient bien représentés au niveau d'une décision aussi importante que ce qui fait l'objet de la réunion d'aujourd'hui.

Mme la Présidente, dans les notes explicatives du projet de loi, je ne vous lirai que le deuxième paragraphe: «Ce projet prévoit, à défaut d'obtenir en temps utile de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal une proposition de modification acceptable par le gouvernement quant à l'organisation de l'Agence, qu'elle est administrée par un conseil d'administration de cinq membres nommés par le gouvernement.» Donc, au tout départ, dans les notes explicatives au tout début du projet de loi, le gouvernement a dit dès le 15 juin, lorsqu'il a déposé ce projet de loi là, qu'il prévoit qu'à défaut d'obtenir en temps utile de la Table des préfets et des maires...

Donc, les préfets et maires, là, ils ont décidé de se mettre au travail. Puis même si ça leur a été donné le 15 juin, qui est pour tout le monde au Québec, y inclus les gens qui siègent là, la période estivale, ces gens-là ont décidé de se mettre au travail. Ces gens-là ont décidé d'impliquer tous les gens qui les entourent et pour qui un projet comme celui-là les affecte et les implique directement. Je suis convaincu que des gens qui ont été impliqués là-dedans ont dû modifier leur horaire de vacances d'été parce que conviés par le dépôt du projet de loi. Ces gens-là ont fait appel à leurs compétences, à leurs connaissances, à leurs responsabilités. Ils ont fait, eux, leur travail. Ils ont déposé un plan au gouvernement. Ils l'ont fait au mois d'octobre.

Bien sûr qu'au mois d'octobre on était en période référendaire. Bien sûr que ceux qui ont des responsabilités politiques étaient occupés à d'autres choses, avec le résultat que, déposé le 15 juin, on en parle le 5 décembre, le ministre nous dit: Je les ai rencontrés deux fois entre-temps. Je reviens encore aux dates qu'il nous a citées au début de ses remarques, je fais référence au 7 novembre — j'y vais de mémoire — et au 24 novembre. Donc, le ministre, il dit: Aussitôt que j'ai eu ma responsabilité, qu'on m'a confié la responsabilité du ministère des Transports, au début du mois de novembre, sachant que le projet de loi était sur la table, était au menu législatif... il les a rencontrés, a discuté avec eux, et eux étaient convaincus que le ministre prenait bonne note de l'ensemble de toutes leurs choses. Ils ont contribué de bonne foi. Et on sait que ce n'est pas un exercice facile pour ces gens-là que d'accepter de mettre de côté leurs représentations bien souvent, là, presque exclusivement territoriales et pour avoir une vue d'ensemble de ce qu'est l'objectif de la création d'une agence métropolitaine de transport. Donc, ces gens-là l'ont fait, l'effort. Ces gens-là ont même accepté de proposer des modes de financement différents. Donc, ils ont accepté l'appel que le gouvernement leur faisait, ont accepté la responsabilité qui leur était confiée et ont produit un document.

Le ministre, je le répète, a eu deux rencontres avec eux et, finalement, Mme la Présidente, vendredi dernier, le ministre a fait des annonces. Vendredi soir, en fin de semaine, on connaît la façon dont ça peut minimiser les possibilités de réactions, alors le ministre a fait des annonces, et les médias de fin de semaine disent: Bon, 0,015 \$ le litre, ça va bien aller puis, finalement, il va y avoir une agence.

● (17 h 10) ●

Dans les commentaires d'hier, lorsque le principe était débattu à l'Assemblée nationale, le ministre, dans le discours qu'il nous a lu, a référé à quelques occasions au projet que la Table des préfets et des maires lui a présenté. Il les félicite même pour leur travail, pour les aspects bien particuliers qu'il choisit de retenir. Aucun commentaire sur le reste ou presque, et les maires et la Table des préfets, devant un tableau comme celui-là, ont une réaction qui me semble tout à fait normale et légitime, Mme la Présidente, c'est d'émettre un communiqué, une prise de position que je

me permets à ce moment-ci de rappeler au ministre. Parce que, si c'est vrai que ces gens-là sont des partenaires essentiels, il ne peut pas, à mon avis, les traiter comme ça. Autrement, ils vont avoir la confirmation que le ministre les a rencontrés pour être poli, pour faire du temps avec eux autres, pour dire: Je leur ai consacré à deux reprises quelques heures de mon précieux temps. Mais, dans les faits: Cassez-vous pas la tête, le cadran est monté, il va sonner au plus tard à telle date parce qu'on a besoin de cette loi-là pour le 1er janvier, et «that's it, that's all», nous autres, on a décidé.

Alors, voici le communiqué qu'a émis la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. L'objet, c'est: «L'organisation et financement du transport collectif: La proposition du ministre Campeau jugée inacceptable. Les maires exigent une rencontre de toute urgence.» Comme n'ayant pas eu d'indication que cette rencontre-là a eu lieu depuis la date de l'émission et le moment où on l'a proposée, bien sûr, à la toute première occasion, et c'est ce que j'ai saisi, Mme la Présidente, à la toute première occasion... de demander que la Table des préfets et des maires soit entendue.

Le ministre a dit: Il y a eu de nombreuses consultations durant l'été. Il faut bien se rappeler une chose, là. Il n'était pas, et ce n'est pas de sa faute, il n'était pas, personnellement, la personne responsable de ce dossier. Il avait d'autres responsabilités. Bon. Donc, il a maintenant la responsabilité de piloter ce dossier-là. Tellement que la première intervention qu'a faite l'Assemblée nationale sur le projet de loi 102 depuis son dépôt le 15 juin, ça a été de dire: Il faut changer le nom de la personne responsable, il ne faut plus que ce soit piloté par Jacques Léonard, député de Labelle, mais il faut que ce soit Jean Campeau, député de Crémazie. Donc, il en est le responsable. Il ne faut pas, Mme la Présidente, que le ministre crée la perception que les rencontres n'étaient que pour permettre d'ajouter des dates à son calendrier puis à sa présentation, mais il faut que ces gens-là aient la certitude d'avoir pu discuter, d'avoir pu être entendus et, surtout, de pouvoir être compris — compris — Mme la Présidente.

Et le ministre dit: Il y a eu de nombreuses rencontres. Mais, Mme la Présidente, j'attire votre attention là-dessus: ce n'est pas parce que certains fonctionnaires du ministère, et loin de moi l'intention de déprécier la qualité de leur contribution... Mais, Mme la Présidente, on ne peut pas substituer des rencontres comme celles-là aux responsabilités de la commission parlementaire. C'est l'ensemble des élus des deux formations politiques qui ont la responsabilité d'entendre les intervenants. Et ce n'est pas parce que des fonctionnaires compétents du ministère auraient eu des rencontres avec ces gens-là, que des tables de travail auraient pu être faites, que, ça, ça constitue des rencontres suffisantes pour dire: On n'est pas obligés maintenant de les entendre en commission parlementaire. Ça, à mon avis, là, ce serait... On est aussi bien de ne pas en avoir, d'exercice comme celui-là, si le fait d'avoir eu des rencontres, ça justifie. Bon. Ça, c'est le 15. On en entend parler vendredi passé

pour la première fois, on en est saisi hier et on est ici aujourd'hui, le 5 décembre. Donc, qu'est-ce qui s'est passé entre les deux à part du référendum? Je pense que poser la question, c'est y donner la réponse.

Donc, Mme la Présidente, le ministre ne peut pas se dérober à sa responsabilité d'accepter que nous entendions ces gens-là d'abord en commission parlementaire. Il faut qu'ils viennent nous dire ce qui a été leur concept, comment ils ont perçu l'obligation que la loi leur faisait, comment ils ont accepté un partage de responsabilités et comment ils en sont venus à ce que ceci constitue la meilleure façon de régler le problème. Le ministre pourra les questionner, le ministre pourra répondre, mais le ministre ne peut pas dire, parce que tout ça s'est passé à l'abri des oreilles et des yeux des législateurs, que ça constitue des rencontres suffisantes. J'espère que c'est... en tout cas, je profite de... je fais l'ouverture au ministre pour dire que ce n'est pas ça et de le prouver. Alors, dans ce sens-là, Mme la Présidente, je continue la lecture.

«Les membres de la Table des préfets et des maires de la grande région de Montréal rejettent la proposition du ministre Campeau relativement à l'organisation et au financement du transport collectif dans la grande région de Montréal. Réunis en assemblée spéciale aujourd'hui...» Les élus se sont réunis hier. Ils n'ont pas décidé ça, là, en catimini, sur un coin de table, là. Ils n'ont pas juste changé le nom, là. Eux autres, ils se sont impliqués. «Les membres de la Table des préfets ont convenu d'exiger une rencontre avec le ministre dans les plus brefs délais afin de discuter des modifications substantielles au projet de loi 102 rendues publiques vendredi dernier.»

Et je continue. «Les changements proposés par le ministre Campeau donneront un dur coup au transport collectif régional.» Donc, il est évident, là, que la vision du ministre puis du ministère et la vision de ceux qui ont travaillé là-dessus, c'est diamétralement opposé. Le ministre dit que c'est pour améliorer ça, et les gens qui se sont penchés là-dessus disent: Ça va donner un dur coup au transport collectif régional. Je pense qu'il est important pour les membres de cette commission d'entendre ça. Comment? «En réduisant de manière importante le niveau des services offerts à la population de la région, ces changements auront pour effet d'augmenter la congestion routière, notamment à l'entrée des ponts.»

Bien sûr que le ministre va dire: Ce n'est pas ça qu'est notre objectif. Ce n'est pas ça qu'on veut faire. Mais, eux autres qui connaissent ça, qui ont la responsabilité de ça, qui travaillent ça, qui ne sont pas sur le dossier depuis deux semaines, mais, dans certains cas, depuis des années, eux autres, ils disent: Ce que le ministre veut faire, et ses fonctionnaires, ça a ça comme résultat. Il me semble que l'élémentaire, c'est de permettre à ces gens-là de venir nous dire comment ça se fait que la position du ministère puis la leur sont si diamétralement opposées.

Et je répète au ministre, je répète au ministre, parce que j'ai eu, pendant huit à neuf mois, la responsa-

bilité qu'il a et, lui, étant de la région de Montréal également, c'est très important dans un projet comme celui-là que la perception auprès de la population et de ses élus ne soit pas que l'Agence métropolitaine de transport soit décidée à partir d'offices à Québec, de fonctionnaires québécois, aussi compétents puissent-ils être. C'est très important, ce que j'indique au ministre. Parce que si le ministre ne doit que retenir — il semble que c'est ça qu'il fait — des modes de financement puis il dit: Amenez ça à Québec puis, nous autres, on va décider, trois sur cinq, qui mène et comment ça va se faire; on va tout mettre ça en ordre puis, dans quatre, cinq ans, on révisera ça; quand on aura décidé des orientations, on aura décidé du financement, quand on aura tout mis ça en oeuvre, là, ça se peut qu'on modifie ça pour vous permettre un peu plus d'espace... Si c'est ça, M. le ministre, l'approche qui vous a été suggérée, je fais appel à votre responsabilité de Montréalais pour vous prémunir contre une approche comme celle-là, parce que, autrement, la perception qui en découlera, c'est encore celle que vous arrivez dans le dossier, ça a été déposé le 15 juin, qu'il faut que ce soit en vigueur le 1er janvier et que, tout simplement, vous montez le cadran en étant assuré qu'à telle date il va fonctionner, que vous vous servirez de toutes les mesures législatives qui seront les vôtres, aller jusqu'au bâillon, mais que si c'était nécessaire, et qu'à ce moment-là les gens de Montréal auront ce projet-là dans la gorge. Si c'était ça, M. le Président... Mme la Présidente, c'est pour ça que j'offre au ministre... Je lui dis tout ça, là, pour qu'il profite de l'occasion de ne pas permettre que des arguments comme ceux-là puissent être invoqués à l'endroit du gouvernement.

• (17 h 20) •

Tantôt, mon collègue de Chomedey faisait une comparaison, et probablement qu'une partie des commentaires qu'il a faits est directement applicable à ceux que je viens de faire et que je vais poursuivre. Il a dit que le réseau, l'infrastructure routière dans la région de Québec, qui est probablement un modèle et qui fait l'envie d'à peu près n'importe qui qui souhaite comment ça devrait circuler dans sa région... Les gens puis l'appareil ont pris bien soin de très, très, très bien doter la région de Québec à l'égard de ses besoins et même de prévoir des besoins futurs. La preuve, c'est qu'il y a une infrastructure qui pourrait répondre à 1 000 000 de population, puis ils sont trois cent et quelques mille. Donc, on ne peut pas dire que, là-dedans, ils n'ont pas été prévoyants pour leurs routes à eux autres. Ça, là-dessus, il faut les féliciter. Ils ont bien prévu ça. De la même façon, parce que le ministre en a reparlé, puis je l'ai questionné, le ministre parle de considérer comme mode de financement de réinstaller le péage sur les autoroutes. Ça a déjà existé, puis il dit qu'il considère ça. Je veux juste rappeler que les autoroutes, quand elles ont été à péage, toutes celles qui, au Québec, l'étaient avaient toutes quelque chose en commun: elles desservaient toutes et étaient toutes... demandaient la contribution des gens de la région de Montréal, de la grande

région de Montréal, pas dans la région de Québec, qui est pourtant dotée du modèle de réseau routier, Mme la Présidente. Probablement que, pour eux autres, c'est contre leur nature, c'est contre leur façon de voir, baisser leur fenêtre pour mettre de l'argent. Mais décider que d'autres vont le faire dans une région où ils ne sont pas, il semble que, ça, c'est la façon qui a été retenue à l'époque. J'avertis le ministre que, ça également, il faut faire attention à ça.

Une voix: Ce n'est pas une menace.

M. Cherry: Les gens qui nous font des suggestions... Ah! je ne fais pas de menaces, bien au contraire, là. Je suis un gars de la région de Montréal. Je suis un gars de la région de Montréal et je suis content de voir que le député d'Ungava s'occupe des problèmes de transport dans la région de Montréal. Et, comme il n'y vient pas souvent, peut-être qu'en écoutant ça permettrait d'améliorer ses connaissances.

M. Morin (Dubuc): Dubuc.

M. Cherry: Dubuc, pardon. Dubuc. Je m'excuse, Dubuc. Je n'ai pas voulu insulter Ungava. Je m'excuse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Votre ignorance des comtés en dehors de Montréal ne me surprend pas.

M. Cherry: O.K. C'est un lapsus, Mme la Présidente. O.K.

Et les préfets continuent, les maires et les préfets disent: «Les membres de la Table ont de plus décidé de retirer la proposition — une partie de ce dont le ministre s'inspire, ils ont dit: Si c'est comme ça qu'il doit la traiter, on la retire — élaborée au cours de l'été, puisque le ministre n'a retenu que quelques éléments mis de l'avant par les maires. Les membres de la Table, qui avaient proposé de consacrer 17 000 000 \$ par année au développement du transport collectif, ne sont plus disposés à maintenir cet investissement au chapitre du développement si le ministre ne respecte pas le cadre global et l'esprit de leur proposition. Ils souhaitent donc en discuter rapidement avec le ministre.»

Mme la Présidente, j'ai tantôt repris, et le ministre me l'entendra répéter souvent... parmi les choses auxquelles s'objectent ces gens-là, le ministre dit qu'une des qualités — et je suis convaincu que, quand ils seront là, on pourra leur poser la question de la façon dont le projet de loi décide... de décider du conseil d'administration. Le ministre a dit: Ça va être cinq: un nommé par nous autres, d'abord, le directeur général, le président-directeur général, plus deux à même les élus — comme le disait mon collègue tantôt, ils vont représenter environ 3 000 000 de population; deux, c'est assez pour eux autres — puis les deux autres, des so-

ciéoéconomiques que le gouvernement va nommer. Donc, le gouvernement a pris une astuce, ce qui est devenu presque sa marque de commerce, a décidé de prendre une astuce pour continuer à conserver la mainmise sur le conseil d'administration. S'il croit que c'est acceptable pour 3 000 000 de population dans la grande région, je pense que, là, le gouvernement fait une erreur grave.

Et le ministre a utilisé les trois qualificatifs pour décrire, il a dit: Je veux que ce soit simple, il faut que ce soit souple et que ce soit efficace. Ma question, c'est: Pour qui? Pour le gouvernement ou pour les clientèles à qui on le souhaite? Le ministre répondra: Les deux. Mais il faut faire la démonstration que ça doit être à partir des gens qui ont accepté la responsabilité; eux, ils l'ont accepté, le défi que le ministère leur a confié; ils l'ont fait; ils ont, de bonne foi, déposé ça.

Alors, Mme la Présidente, encore une fois, je réitère que le ministre, il me semble, a l'obligation morale d'accepter que la Table des préfets et des maires du Grand Montréal soit d'abord entendue sur ce dossier. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Laurent. M. le ministre.

M. Campeau: Oui. Vous me permettrez certains commentaires là-dessus, Mme la Présidente. J'aurais aimé reprendre la parole avant que le député de Saint-Laurent fasse sa motion pour faire un peu un résumé ou passer des commentaires sur ce qui avait été dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre.

M. Campeau: Non, ce n'est pas grave.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous auriez dû m'arrêter et me le demander, parce que vous aviez droit à des commentaires après chacune des interventions.

M. Campeau: Bon, madame, je ne vous en sais pas gré du tout, et ça va mieux marcher comme ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jean Campeau

M. Campeau: D'abord, avant de parler de la motion, je voudrais bien rappeler que le CMTC a été créé en 1990 dans le but de trouver des solutions au financement, et puis on voit que ça n'a pas marché, et c'est la faute... Je ne suis pas prêt à mettre la faute sur quelqu'un en particulier si ça n'a pas marché. Mais on voit que la liste des membres du CMTC, je l'ai ici, ce sont tous des gens qui représentent... des élus ou des gens qui représentent des municipalités, ou la STCUM, ou la Société de transport de Laval, ou celle de la Rive-Sud. Et on voit, là, que ça n'a pas marché, que ça n'a pas abouti. Alors, ils en avaient un, deux, trois, quatre,

cinq, six, sept, huit, neuf, dix, onze, douze, treize. Ça n'a pas abouti, cette affaire-là. Et, pourtant, on avait demandé des... et c'est à la suite de ça qu'on arrive avec l'Agence métropolitaine de Montréal.

Il faut se rappeler que le projet de loi 102, c'est la solution mise de l'avant par le gouvernement pour remplacer la fameuse subvention de 50 millions destinée à financer la carte tarifaire et le déficit des trains de banlieue, jusqu'ici déficit entièrement assumé par la Communauté urbaine de Montréal, donc par vous qui demeurez sur l'île de Montréal puis par moi aussi. Par souci d'équité, on pense et on est convaincus qu'il est capital que les municipalités de toute la région mont-réalaise, donc les citoyens qui utilisent le transport en commun, que tous ces citoyens-là partagent véritablement les coûts du transport en commun.

Depuis 1990, et je reviens, le CMTC devait trouver une solution au problème de transport en commun, partiellement, au problème chronique de sous-financement. Il n'y a rien qui a été fait. Et je ne les blâme pas, là. Les maires sont là non pas dans un but de prendre l'intérêt régional, mais ils se laissent prendre par l'intérêt local. Et le maire de Laval, ou le maire de Montréal, ou le maire de Westmount, comme on l'a souligné, il va d'abord penser à Westmount. Et c'est pour ça que l'Agence veut une vision régionale et c'est pour ça qu'elle cherche les moyens d'arriver à une vision régionale.

Mon collègue, mon prédécesseur, le ministre Léonard, lui, il voulait trois membres. Moi, suite à des rencontres, je me suis dit qu'on pourrait peut-être aller à cinq membres. Parce qu'on la veut efficace, avec les mots que vous avez mentionnés tout à l'heure pour l'Agence. Quand il y a trop de monde, il y a trop de consultations, on n'arrive pas à des décisions. Bon.

Maintenant, quand on est là-dessus, je vous ferai remarquer, et j'ai bien aimé, hier, votre commentaire quand vous avez dit: «No taxation without representation». Bien, j'ai dit: Il l'a. C'est en plein ça qu'on fait, Mme la Présidente, pour le député de Saint-Laurent. L'immatriculation, le gouvernement va justement, à même son champ de taxation, fournir 39 400 000 \$, sur le 30 \$ existant. On «peux-tu» régler pour 40 000 000 \$? Ça va se compter plus facilement. La taxe sur l'essence, 45 000 000 \$, c'est dans un champ de taxation du Québec, du gouvernement du Québec. En plus de ça, le gouvernement fait une subvention continue, la subvention au service des dettes des trains, 18 500 000 \$. Quand on additionne tout ça, 80 000 000 \$, 85 000 000 \$, puis on l'additionne à 18 000 000 \$, ça fait pas mal d'argent. Alors, justement, «no taxation without representation».

Les maires, je les trouve très astucieux. J'aime votre mot «astucieux». Je les trouve très astucieux, eux autres. Ils nous font une proposition où ils venaient puiser encore davantage dans le champ de taxation du Québec. Alors, ils disaient: Vous, le gouvernement du Québec, taxez; allez chercher les choses à même votre champ de taxation; et on dira que c'est vous qui avez taxé, après ça; puis, quand vous aurez bien taxé, que

vous aurez de l'argent, vous nous donnerez l'argent et le projet sera fini; nous autres, on va gérer. Bien, ça, c'est «taxation without representation» ou, en tout cas, le bon milieu, tournez-le comme vous voulez. Mais c'est en plein l'inverse que vous affirmiez. Puis, là-dessus, quand vous avez dit: «No taxation without representation», je veux dire au député de Saint-Laurent qu'on est d'accord. On marche là-dedans, dans sa proposition.

• (17 h 30) •

Alors, il faut bien se rappeler que le gouvernement donnait 50 000 000 \$, puis il avait dit au CMTC: Trouvez-nous une solution. Ils n'en ont pas trouvé, de solution. Donc, il a présenté son projet de loi 102. Après ça, il a invité à une contre-proposition. La contre-proposition, pour ceux qui ne le sauraient pas, elle est arrivée le 12 octobre 1995. Encore là, je ne veux pas blâmer les préfets et maires. Je donne les faits. Elle est arrivée le 12 octobre 1995. Bon. On a rencontré... j'ai rencontré la Table des préfets le 10 novembre; le 27 novembre, la Table métropolitaine des transports; et j'ai eu d'autres consultations par téléphone et des individus rencontrés. Et loin de moi l'idée de blâmer les préfets et maires. Il n'en reste pas moins qu'on avait demandé une offre avant le 31 mars 1995. Elle n'est pas arrivée. Puis, moi, je comprends, ça s'explique. C'est des intérêts locaux qu'il y a là-dessus, du bon monde, des gens compétents. Il y a comme une espèce de conflit à prendre l'intérêt régional, ils sont influencés par l'intérêt local. Et probablement que si on était maires, vous et moi, la même chose nous arriverait. Alors, il faut quand même compenser là-dessus et bien comprendre le problème auquel ils ont à faire face.

Juste en passant, là, avant d'arriver sur la motion, de discuter de la motion, les journaux. Ce que j'ai dit, pour ceux qui disent que j'étais contre la taxe, c'était une décision difficile à prendre. Et comme ancien ministre des Finances, je la trouve encore plus difficile, parce que vous allez piger dans un champ de taxation provincial, du gouvernement du Québec. Il n'en reste pas moins que c'est maintenant une taxe dédiée, et toute imposition de taxe est difficile à prendre, parce que, dans la vie, ça serait bien mieux s'il n'y avait pas de taxes et s'il n'y avait pas d'impôt, l'économie s'en porterait beaucoup mieux. Mais il en faut. Alors, il faut en prendre le moins possible et juger, aller où ça fera le moins mal. On a pensé que ça faisait moins mal.

Je vous ferais remarquer aussi que les municipalités voulaient qu'on augmente l'immatriculation, les droits d'immatriculation, passer de 30 \$ à 55 \$. Bien, j'ai des chiffres ici que je voudrais répéter et qui vont... S'il y a des gens de Laval ici ou de la Société de la Rive-Sud, ça va les frapper en plein front, de même que les gens de la CUM. Si on avait écouté les préfets et maires, la ville de Montréal, c'est un montant additionnel de près de 18 000 000 \$ qu'on serait allé chercher dans les goussets des propriétaires d'automobiles en augmentant le droit d'immatriculation de 30 \$ à 55 \$. C'est de l'argent. Même l'auto qui reste dans le garage toute la journée aurait été taxée.

On a préféré taxer la consommation, ou continuer. Eux autres, ils voulaient faire les deux, les maires, ils voulaient faire les deux. Nous autres, on n'a gardé que la consommation. Laval. À Laval, qu'on aime ça ou qu'on n'aime pas ça, contrairement à Montréal, il y a plus d'automobiles, en moyenne: on dit qu'il y a 2,3 automobiles par ménage. Si on avait accepté de monter de 30 \$ à 55 \$, on les frappait en plein front. Le maire de Laval aussi, en plein front. On allait chercher 4 400 000 \$ de plus. On a dit: Non, on pense qu'on doit taxer, qu'on doit refuser ce mode-là, conserver celui de la taxation, de la taxe sur la consommation. La Rivière-Sud, on les frappait pour 3 900 000 \$. C'est de l'argent, ça. C'est surtout de l'argent — vous, vous allez le comprendre — si vous avez deux automobiles, une pour vous et une pour votre femme. Si, quand vous êtes là, à Montréal, votre femme ne sort pas l'automobile, c'est payer cher le droit d'immatriculation pour une auto qui reste dans le garage tout l'hiver. Je ne le sais pas, moi, si c'est votre cas. En tout cas, ça peut arriver à certains. Donc, on a refusé cet élément-là.

Maintenant, les cinq membres, c'est une décision... En fait, je dois dire que j'ai consulté mon ancien collègue, Jacques Léonard, qui avait consulté d'autres personnes, qui a, bien sûr, consulté les fonctionnaires de Québec, mais aussi les fonctionnaires de Montréal. Parce que vous, vous le savez, ça, mais vous l'avez oublié tout à l'heure. Et je ne vous en veux pas, parce que, tu sais, des fois, on fait des petits oublis, volontairement ou involontairement, mais le ministère des Transports, à Montréal, c'est un ministère très important. C'est probablement, parmi tous les ministères, le ministère qui a le plus d'importance versus Québec. Alors, il y a un gros ministère à Montréal, et il y a des gens compétents, et il y a des gens qui pensent «mont-réalais», tout comme il y en a ici qui pensent «tout le Québec». Mais c'est vrai que nos gens qui demeurent à Québec n'ont pas la même perception que quelqu'un qui demeure réellement à Montréal, tout comme un Montréalais qui demeure là n'a pas la même perception que les gens à Québec.

Alors, si vous voulez, si ça donne un meilleur équilibre, on va amener nos gens de Montréal ici, qui ont travaillé sur l'Agence métropolitaine, et, quand vous les verrez, vous allez penser que même les fonctionnaires de Montréal ont un impact, les fonctionnaires du ministère des Transports ont eu un impact et ont travaillé, et c'est probablement eux, sans enlever rien à mon sous-ministre et à mon sous-ministre adjoint, mais c'est probablement les gens de Montréal qui ont travaillé le plus sur le projet de l'Agence métropolitaine. Bien sûr, il y a de la coopération. Il y a des cerveaux ici, aussi bien s'en servir. Alors, oui, ils ont consulté ici, mais c'est nos gens de Montréal qui ont fait le travail.

Mais, Mme la Présidente, le député de Saint-Laurent, bien, il m'impressionne. Et, des fois, il m'ébranle un peu.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: Alors, j'aurais une contre-proposition à faire suite à la sienne, et peut-être que ça va rejoindre la sienne. Et peut-être qu'il va l'aimer, peut-être qu'il ne l'aimera pas. Mais je dois dire que quand je l'écoute, des fois, il me choque, mais la plupart du temps, je trouve ça intéressant! Ça fait que, là, je pense que je fais motion... Je ne pense pas, je fais motion, en vertu de l'article 244 de notre règlement, pour que la commission de l'aménagement et des équipements procède, oui, à des consultations particulières — c'est une contre-motion, si vous voulez — sur le projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, le 7 décembre, de 15 heures à 18 heures, et que, à cette fin, elle entende les organismes suivants: la Table des préfets et maires, comme vous l'avez suggéré. J'y ajouterais deux autres avec lesquels, je pense, vous allez être d'accord: Transport 2000, et j'ajouterais aussi la Chambre de commerce de Montréal.

Là, je suggérerais que la durée de l'exposé de chaque organisme soit d'un maximum de 20 minutes. Parce que, quand même, ils savent ce qu'ils veulent dire — ils font un exposé de 20 minutes — et que l'échange avec les membres de la commission soit d'un maximum de 40 minutes. On aurait donc le temps de poser nos questions de part et d'autre.

M. Cherry: Vingt, vingt, vingt.

M. Campeau: Bien... Ça «aurait-u» de l'allure, ça, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça habituellement.

M. Campeau: Mme la Présidente me dit que ça aurait de l'allure. Ces interventions étant entendues jeudi prochain, parce qu'on pourrait les convoquer pour jeudi, bien, je propose qu'entre-temps nous procédions à l'étude article par article du projet de loi spécifiquement sur les articles non litigieux, pour ne pas discuter, avant d'avoir entendu les autres, sur les articles litigieux, afin d'avancer dans nos travaux.

Et là on ferait un effort. En ce qui a trait aux amendements, on ferait l'impossible pour satisfaire le député de Jacques-Cartier, on ferait l'impossible pour les obtenir demain, ce qui nous permettrait de poursuivre nos travaux. Et ça nous permettrait d'avancer.

Alors, je pense qu'avec cette contre-proposition-là je rejoindrais le député de Saint-Laurent sur son terrain. Je trouve sa proposition... Je ne peux pas dire qu'elle n'a pas d'allure, je trouve que ça éveille et je pense qu'il a raison quand il dit: Oui, il faut répondre à la population et il faut le laisser voir à la population, il faut faire preuve d'ouverture. Et c'est ça qu'il me propose, et j'accepte sa proposition de cette façon-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Laurent. De toute façon, nous autres,

avant d'accepter cette proposition-là, il faut disposer de votre motion à vous.

M. Cherry: Alors, je peux...

La Présidente (Mme Bélanger): Votre motion est insérée, alors, il faut que vous retiriez votre motion et qu'on prenne avis de la motion de M. le ministre.

M. Cherry: Il ne veut pas améliorer la mienne, il veut que je retire la mienne pour qu'on débâte de la sienne. C'est ça qu'il me dit, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est parce que, vous, vous aviez un groupe dans votre motion et, lui, il suggère trois groupes.

M. Campeau: Bien, moi, j'ai pensé... Mme la Présidente, si vous me permettez...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Campeau: Soit dit en passant, je ne veux en rien contrecarrer sa proposition. J'ai pensé, en l'amenant... Mais il l'a donnée le premier. C'est facile d'améliorer l'ouvrage que quelqu'un d'autre a fait. Alors, venant en deuxième, j'ai pensé améliorer sa proposition: elle est beaucoup plus vaste, mais elle s'inspire de la sienne.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, parce que le même groupe est dedans.

M. Cherry: O.K. Mais, Mme la Présidente, vous qui avez l'habitude de ces commissions, je sais que vous avez prêté oreille quand je l'ai présentée, je veux dire, je disais toujours: Que soit d'abord entendu... Donc, ce n'était pas limitatif, ma présentation...

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Cherry: ...j'avais également d'autres groupes à suggérer.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Cherry: Alors, toujours dans le but... Encore une fois, on a échangé un peu, le ministre et moi, avant les débuts de ces travaux-là et, sans que ce soit une entente tacite, on a convenu qu'on ne voulait pas demander d'entendre des groupes juste pour meubler le temps et en prendre indéfiniment. Donc, le ministre vient d'ajouter d'autres groupes à un que j'ai suggéré. Je voudrais connaître sa réaction, toujours dans le but d'améliorer: l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec. Ces gens-là, est-ce qu'on ne devrait pas profiter de l'occasion? C'est une clientèle importante. Je vois toujours le député de La Prairie et mon collègue, tantôt, qui ont un intérêt bien particulier

et des responsabilités dans ce sens-là. Est-ce qu'on ne devrait pas profiter de l'occasion pour qu'ils viennent nous sensibiliser à ça?

● (17 h 40) ●

(Consultation)

M. Lazure: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de La Prairie.

M. Lazure: M. le député de Saint-Laurent, critique officiel, m'a impliqué dans sa suggestion, interpellé du regard et des mots aussi. Des mots aussi. Moi, je concours, mais je vais tenter de bonifier sa suggestion aussi, Mme la Présidente. J'ai fait allusion, et le député de Notre-Dame-de-Grâce aussi, au document qui a été produit par l'Office des personnes handicapées du Québec, le milieu associatif des personnes handicapées. L'ARUTAQ, l'association que vous venez de mentionner, a travaillé à ce document-là, mais peut-être élargir l'appellation du groupe. Moi, je pense que si on parle d'un quatrième groupe qui viendrait, à part des trois mentionnés par le ministre, un groupe qui serait porte-parole pour l'ensemble du milieu associatif. C'est plus large.

M. Cherry: Dans le fond, le but visé, Mme la Présidente, c'est de profiter de l'occasion pour entendre ces gens-là qui ont un intérêt direct dans le projet de loi. Donc, si on peut trouver un organisme qui représente mieux, on a tout intérêt à utiliser au maximum le temps qu'on veut accorder à des gens qui parlent au nom de ces gens-là. Donc, là-dessus... C'est quoi, le groupe que vous proposez?

M. Lazure: Moi, je proposerais que soient invités l'Office des personnes handicapées du Québec et le milieu associatif des personnes handicapées. Ce sont des gens qui ont signé ce document, et l'ARUTAQ, dont vous parlez, fait partie du milieu associatif.

M. Cherry: O.K. Ce serait plus représentatif, c'est ça?

M. Lazure: Oui, ce serait encore plus large.

M. Cherry: C'est ce que vous invoquez.

M. Lazure: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, des commentaires. M. le ministre?

M. Campeau: On pensait, nous autres, faire ça entre 15 heures et 18 heures jeudi. Si on pouvait s'astreindre et rester à la même période, entre 15 heures et 18 heures, puis recevoir les quatre groupes, parfait, puis réduire un peu les interventions, mieux gérer les interventions, mais il faudrait quand même... On est

rendu beaucoup là. On «peut-u» faire part de nos petits secrets? On parlait, au départ, d'en recevoir un de chaque côté. Je trouvais ça déjà beaucoup, moi, je ne voulais pas en recevoir, mais vos arguments m'ont amené à vous rejoindre là-dessus. Alors, je me dis: Après ça, on tombe à deux, à trois, puis là on est rendus à quatre. Il faudrait vraiment que ça soit un maximum, sans ça, on ne finira pas.

Puis, comme vous l'avez dit, c'est vrai, les arguments du député de Jacques-Cartier, c'est vrai que le 5 décembre on est tard, mais n'oubliez pas, on a reçu ça le 12 octobre. Puis n'oubliez pas qu'on travaille aussi, les gens du ministère aussi bien à Montréal qu'ici travaillent sur le projet depuis longtemps. Il y a quand même des compétences là-dedans aussi. Les échanges sont nombreux entre les gens.

M. Cherry: Probablement, Mme la Présidente, toujours de nature exploratoire, c'est ça qu'on cherche là...

M. Campeau: C'est ça qu'on fait là.

M. Cherry: ...sans prolonger plus de temps qu'il faut, est-ce qu'on se doit, quand on accepte, par exemple, d'entendre les quatre groupes dont on parle, est-ce qu'ils doivent tous jouir de la même période de temps ou est-ce qu'on ne devrait pas reconnaître, par rapport au temps alloué, l'importance d'un groupe par rapport à un autre? Je pense que c'est important. Est-ce que la Table, par exemple, des préfets et des maires...

La Présidente (Mme Bélanger): La commission peut décider du temps de chacun des groupes, ça c'est évident.

Mme Houda-Pepin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Houda-Pepin: La Table des préfets et des maires du Grand Montréal regroupe beaucoup de gens. C'est des élus, ils représentent beaucoup d'organismes. Même la Société de transport de la Rive-Sud est représentée à cette Table. Je pense que ce serait bon qu'on leur accorde un bon 30 minutes, et le reste...

La Présidente (Mme Bélanger): Une heure, comme prévu.

Mme Houda-Pepin: Oui, pour la présentation au moins, afin qu'on puisse...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bien non! 20 minutes. La plupart des groupes, c'est une heure. C'est 20 minutes de présentation et 20 minutes de questionnement de chacun des côtés, chacun des groupes parlementaires.

Mme Houda-Pepin: Donc, on suggérerait 20 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Une heure pour les préfets et maires.

Mme Houda-Pepin: Pour l'ensemble. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Les autres, ça pourrait être 45 minutes, mais dépendamment de la décision des membres de la commission.

Mme Houda-Pepin: Mais je serais d'accord pour une heure pour la Table des préfets et des maires du Grand Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: Je suggérerais qu'on suspende trois, quatre minutes pour permettre aux trois ou quatre principaux intéressés de ficeler l'amendement à la proposition, puis au bout de deux, trois minutes, on saurait quel groupe, tant de temps, tout ça. Et je pense qu'il y a un consensus ici pour recevoir ces groupes-là; alors, on est au niveau des modalités. Donc, on pourrait suspendre deux minutes, le temps qu'on...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Là, je pense que ça va bien; je ne verrais pas pourquoi on suspendrait. Là, il s'agit, premièrement, pour suivre les règles de procédure, il faut retirer votre motion, M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Ça vous aiderait, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Cherry: Je la retire. Je «suis-tu» coopératif? Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, s'il vous plaît! Alors, la motion du député de Saint-Laurent est retirée, et je demanderais au ministre de rajouter peut-être dans sa motion, pour ne pas refaire une autre motion, le groupe suggéré par le député de La Prairie.

M. Campeau: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Et ensuite on pourra déterminer clairement le temps de chacun des organismes.

M. Campeau: Je suis d'accord avec vous, Mme la Présidente, j'ajoute l'organisme tel que mentionné par le député de La Prairie.

M. Lazure: Le terme exact, ce sera: Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Copeman: J'ai un commentaire sur la suggestion du député de La Prairie. La raison pour laquelle on a suggéré l'ARUTAQ, c'est parce que c'est, et je pense que le député de La Prairie va le convenir avec moi...

M. Campeau: C'est accepté.

M. Copeman: L'ARUTAQ ou quelqu'un d'autre.

M. Lazure: L'ARUTAQ est dans la liste des organismes qui ont contribué à écrire ce mémoire. C'est le premier.

M. Copeman: Oui, oui. Mais j'ai cru comprendre qu'on allait également avec l'Office et le milieu associatif, alors, j'aimerais avoir des précisions. Est-ce que c'est l'ARUTAQ plus d'autres?

M. Lazure: Non, c'est un seul groupe composé de l'Office et du milieu associatif, qui inclut l'ARUTAQ.

M. Copeman: Sauf... Je demande une précision, Mme la Présidente. C'est la raison pour laquelle on a suggéré l'ARUTAQ précisément, parce que c'est l'ARUTAQ qui a envoyé le mémoire au nom des autres groupes. Alors, on essaie juste de simplifier les choses, Mme la Présidente. Quand on invite l'autre groupe... C'est parce qu'il y a une position commune, j'en conviens avec le député de La Prairie, mais il n'y a pas un groupe qui représente le reste. Ils ont travaillé, oui, sur une position commune. Soit qu'on invite l'auteur de cette position commune...

M. Lazure: C'est justement, Mme la Présidente, à mon avis, ce qu'il faut faire. Le nom de la personne à contacter est sur la page frontispice du mémoire, Mme...

M. Copeman: Ginette Desmarais.

M. Lazure: Voilà. Elle parle au nom de l'Office et du milieu associatif, qui inclut l'ARUTAQ.

M. Copeman: Si c'est clair, Mme la Présidente, que la personne à inviter... je ne veux pas que ça tombe...

M. Lazure: Non, non, non.

M. Copeman: ...comme on dit en bon français, entre les craques.

M. Lazure: C'est la personne à inviter qui amènera les quelques personnes qu'elle voudra bien amener.

M. Copeman: Juste m'assurer que l'invitation est lancée à la bonne personne, que ce soit par le biais de l'ARUTAQ ou que ce soit directement à Mme Desmarais, on serait d'accord avec ça.

Motion proposant d'entendre la Table des préfets et des maires, Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous me permettez, je vais relire la motion de M. le ministre.

Je fais motion, en vertu de l'article 244 de notre règlement, pour que la commission de l'aménagement et des équipements procède à des consultations particulières sur le projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, le 7 décembre, de 15 heures à 18 heures, et, à cette fin, entende les organismes suivants: la Table des préfets et des maires, Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées.

Que la durée de l'exposé de chaque organisme soit d'un maximum de 15 minutes et que l'échange avec les membres de la commission soit d'un maximum de 30 minutes.

On pourrait peut-être ajouter, M. le ministre, sauf pour la Table des préfets, où on a demandé que ce soit une heure.

M. Campeau: On voudrait discuter de ça, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais on pourrait finir à 18 h 15, s'il y a consentement des membres.

M. Campeau: C'est parce que c'est vrai que c'est privilégié. Si on les fait venir, c'est parce qu'ils sont importants, pourquoi ne pas leur donner... Puis si vous décidez que vous...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas moi. Moi, je ne décide rien. Alors, étant donné que la demande de l'opposition, c'était une heure pour la Table des préfets et des maires, ce serait 20 minutes pour leur exposé et 20 minutes chacun; étant donné que, là, ça donnerait quinze minutes de plus après 18 heures, avec le consentement des membres, on pourrait quand même finir à 18 h 15, ce qui ne retarderait pas les travaux de 20 heures.

• (17 h 50) •

M. Campeau: Parfait, c'est une belle suggestion. Est-ce que je peux vous en suggérer une autre? Si on disait, dans ce cas-là, une heure pour les maires, une heure pour la Chambre de commerce puis une demi-heure pour les autres?

Une voix: Chacun.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, ça, moi, je ne peux pas décider.

M. Cherry: Je reconnais que, des fois, on a tendance, tu sais, quand on maîtrise un dossier, on a tendance à vouloir être expéditif. Mais, tu sais, convoquer des gens qui partent soit de Montréal ou d'ailleurs, tu les fais venir ici, tu leur donnes une demi-heure puis, là-dessus, tu les coupes... Je pense qu'il faut démontrer, là... Attention.

(Consultation)

M. Campeau: Bon, O.K., on prend votre proposition, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Une proposition pour que la Table des préfets et des maires soit d'une heure et les autres groupes 45 minutes, dont 15 minutes d'exposé et 30 minutes de questionnement. M. le député de Shawinigan.

M. Pinard: Saint-Maurice.

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-Maurice. Je savais que c'était dans ce coin-là!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: Mme la Présidente, vous nous avez parlé du 15 décembre. Tout à l'heure, on a mentionné que les audiences devaient se tenir le jeudi.

Des voix: Le 7.

La Présidente (Mme Bélanger): Le 7.

M. Pinard: C'est le 7? C'est le 7 ou le 15?

La Présidente (Mme Bélanger): Le 7 décembre.

M. Pinard: Le 7. Parfait, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): À 15 heures, monsieur. Ha, ha, ha!

M. Pinard: O.K.

Une voix: À quelle heure?

La Présidente (Mme Bélanger): À 15 heures, le 7 décembre. M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: Dans son intervention, le ministre indiquait tantôt qu'on pourrait, par la suite, commencer sur les articles non litigieux. Je voulais savoir, à son avis, ce serait quoi, par exemple?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Campeau: Bien, il y a des articles là-dedans, là... Je ne sais pas lesquels on pourrait prendre, mais ça irait assez vite, là.

La Présidente (Mme Bélanger): On pourrait commencer à l'article 1 puis...

M. Campeau: Oui.

Une voix: On suspend.

La Présidente (Mme Bélanger): ...on suspend au fur et à mesure.

M. Campeau: On suspend au fur et à mesure; c'est ça.

Une voix: Si ça convient.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça convient.

Une voix: Si ça convient à tout le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Cherry: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Cherry: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là, elle n'est pas finie d'écrire.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on l'a modifiée comme ceci:

Que la durée de l'exposé des trois derniers groupes, qui sont: Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées, soit d'un maximum de 45 minutes... c'est-à-dire de 15 minutes, et que l'échange avec les membres de la commission soit d'un maximum de 30 minutes, et que cette durée soit de 20 minutes et 40 minutes pour la Table des préfets et des maires.

Alors, la motion est recevable. Ces interventions étant entendues jeudi prochain, je propose qu'entemps nous procédions à l'étude article par article du projet de loi spécifiquement sur les articles non litigieux afin d'avancer dans nos travaux. Alors, à 20 heures, on pourra commencer l'article 1 et, à chaque fois qu'il y a un article qu'on décide de suspendre, on suspend l'article.

Alors, comme ça va être Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière qui va commencer à présider à

20 heures, vous allez voir... Bon, et le ministre dit que ce n'est pas nécessaire que ça soit inclus dans la motion.

M. Cherry: Qu'est-ce que c'est qui n'est pas dans la motion, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): La motion, c'est la motion pour entendre les...

M. Cherry: Les groupes.

La Présidente (Mme Bélanger): ...les groupes. Mais c'est: Les intervenants étant entendus jeudi prochain... Bon. Ça, c'est peut-être une clarification qu'on fait à la commission, ce n'est pas nécessaire que ça fasse partie de la motion. On dit que ces intervenants étant entendus jeudi prochain, entre-temps, on demande de commencer l'étude du projet de loi article par article, en suspendant les articles litigieux.

M. Cherry: Je veux bien qu'on s'entende, Mme la Présidente. Pour que ça soit bien clair, là, l'exercice qu'on vient de convenir de faire, d'entendre des groupes, de leur consacrer trois heures, de leur donner un délai de 48 heures, là, tout ça, là, ça démontre le sérieux qu'on veut faire. Entre-temps, le ministre a dit qu'il va faire tout son maximum pour que demain...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Cherry: ...il nous donne les amendements.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est marqué ici.

M. Cherry: C'est ça qu'il a dit aussi. Bon. Alors, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. On peut le mettre dans la motion, parce que c'est écrit. On peut l'ajouter à la motion, si vous le...

M. Cherry: Je veux juste, Mme la Présidente, qu'on n'essaie pas de faire un fourre-tout de ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non.

M. Cherry: Bon. Ce qu'on vient de constater après, là, trois heures ou presque de débats, c'est qu'on a intérêt, la commission, à entendre des groupes. Parce qu'on reconnaît qu'il y a un calendrier serré, on n'a pas voulu qu'il y ait un grand nombre de groupes, mais on a identifié ces quatre-là. J'ai retiré ma motion, on l'a améliorée, c'est fait. On a décidé du temps aussi. Le ministre nous indique que, demain, les amendements vont être disponibles. Et la volonté de la motion, c'est que jeudi, de 15 heures à 18 heures, on entende les quatre groupes.

Donc, pour que tout ça se tienne et soit cohérent, et pour le respect des gens qu'on veut entendre, et pour le respect des amendements qui vont nous être déposés, pour que, comme formations politiques, on puisse s'entendre, il me semble que la logique voudrait, Mme la Présidente, que, demain, on reçoive les amendements, que, jeudi, on entende les groupes, qu'immédiatement après on commence et qu'on fasse nos articles de projet de loi. Il me semble que c'est comme ça, dans le respect de ce qu'on vient de faire. Autrement, il ne faut pas dire: On se débarrasse de ça.

Moi, ce que je suggère, c'est qu'on reprenne les travaux de l'étude article par article après avoir entendu les groupes, jeudi. C'est ça que je propose. C'est ça, l'objectif de les entendre. Autrement... On veut se faire éclairer avant de procéder!

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Là, c'est-à-dire que la proposition du ministre était qu'il acceptait d'entendre les groupes, mais que, par contre, il y a des articles qui sont... Comme l'article 1, par exemple, qui dit que, bon, le projet de loi, ça s'appelle l'Agence. Ce n'est pas très litigieux, ça, le nom du projet de loi. Alors, ce qu'il disait, c'était qu'on pouvait commencer les articles, et ceux qui sont litigieux, qu'on les suspende. On peut faire ça aussi, parce qu'il y a des articles qui ne portent pas à conséquence, probablement.

M. Cherry: Oui. Ce que vous m'indiquez, Mme la Présidente, et ça rejoint... Le ministre dit: Ce qui n'est pas litigieux, on peut procéder. Mais vous admettez qu'on présume que les groupes qu'on va entendre n'auront aucun commentaire à nous faire ou aucune suggestion, que ça ne représente pas de problème pour eux autres avant de les avoir entendus. Ça me semble manquer un petit peu de respect pour les gens qu'on vient de décider d'entendre. «C'est-u» important, ce qu'on fait, ou pas? Si oui... Tu sais, ce n'est pas bidon. Et je sais que ce n'est pas ça l'intention du ministre; donc, il ne faut pas non plus croire que l'objectif, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Campeau: Bien, je le sais bien, mais M. le député va bien comprendre que ces gens-là savent qu'il faut qu'on fasse notre travail aussi. On sait ce qui est litigieux et vous le savez, vous aussi. On peut avoir des petits doutes des fois, mais il y a des choses qui ne sont vraiment pas litigieuses, comme vous l'expliquiez, Mme la Présidente, tout à l'heure. Alors, je pense qu'on devrait procéder tout de suite, dès ce soir, et étudier article par article, sauf les articles litigieux. Bien, on les laissera de côté. Ça nous permettrait d'avoir fait beaucoup de chemin.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Mme Carrier-Perreault: Oui. Bien, moi, écoutez, Mme la Présidente, c'est un peu dans le même sens que le ministre vient de le dire. J'entendais, hier, les députés de l'opposition qui ont pris la parole sur ce projet de loi. Il y avait quand même beaucoup de commentaires positifs. En tout cas, j'ai entendu beaucoup de commentaires où il y avait un certain consensus, je pense, de part et d'autre. C'est évident que, par rapport aux articles qui posent problème ou s'il y a des discussions, autant l'opposition que le gouvernement, on a une idée de ce que les gens vont venir nous dire, mais c'est important d'en discuter publiquement avec eux autres s'ils ont des choses à ajouter. Je peux comprendre tout ça, mais il reste que, sur le reste, je pense qu'il y a possibilité de continuer, de faire l'étude, surtout que déjà, hier, on se rendait compte que les députés de l'opposition, pour plusieurs, étaient très favorables à ce qu'il se passe quelque chose dans ce dossier-là et rapidement.

M. Mulcair: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le député de Chomedey, là, il est 18 heures.

M. Mulcair: Très brièvement, en réponse un peu à ce que vient de dire notre collègue, la députée des Chutes-de-la-Chaudière, je n'en reviens pas. Je comprends difficilement ce que ça voudrait dire de consulter les gens si on a déjà commencé à discuter du projet de loi. Je trouve que c'est l'enfance de l'art, que quand on consulte, c'est qu'on n'a pas d'idée préconçue. Bien, consultons et, après, on procèdera article par article; sinon, c'est vraiment insultant pour les gens.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Bien, là, il va falloir qu'on recommence la discussion à 20 heures, parce qu'il est 18 heures. Alors, la commission doit suspendre ses travaux.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 29)

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): La commission reprend maintenant ses travaux pour continuer de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives.

Quand nous avons suspendu les travaux, nous en étions encore à l'étape des motions préliminaires et, sur la table, il y avait une motion qui avait été déposée par le ministre des Transports, que je peux vous rappeler tout de suite: Je fais motion, en vertu de l'article 244 de notre règlement, pour que la commission de l'aménagement et des équipements procède à des consultations particulières sur le projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses disposi-

tions législatives, le 7 décembre, de 15 heures à 18 heures et, à cette fin, entende les organismes suivants: La Table des préfets et maires, Transport 2000, la Chambre de commerce de Montréal, l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées; que la durée de l'exposé des trois derniers organismes soit d'un maximum de 15 min et que l'échange avec les membres de la commission soit d'un maximum de 30 min et que cette durée soit de 20 min et 40 min pour la Table des préfets et des maires.

Ces intervenants étant entendus jeudi prochain, je propose qu'entre-temps nous procédions à l'étude article par article du projet de loi spécifiquement sur les articles non litigieux afin d'avancer dans nos travaux.

Alors, c'est la motion telle qu'elle est sur la table, telle qu'elle a été libellée. Alors, je demanderais s'il y a des interventions. M. le ministre?

M. Campeau: Pas d'intervention.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le porte-parole de l'opposition?

M. Cherry: Mme la Présidente, telle que libellée, si on l'acceptait, ça veut dire que, de consentement, on se limite aux quatre groupes que la motion désigne. Ça veut dire que d'autres groupes que, nous, nous aurions souhaité entendre, on accepte, dans un souci de compromis, d'efficacité puis de fonctionnement, qu'on se limite à ça.

• (20 h 30) •

On a également accepté, si on acceptait cette proposition-là, que le temps maximum alloué à ces organismes-là soit trois heures. Et la raison pour laquelle je répète ces faits-là, c'est pour rappeler la démonstration qu'on veut faire de notre souci d'efficacité puis que ça fonctionne. Faire des heures pour faire des heures, on est tous capables de faire ça, mais utiliser les heures qui sont à notre disposition pour les rendre plus productives, c'est le souhait qu'on exprime.

Troisièmement, le ministre — il ne l'a pas mis dans sa motion — en est conscient. Il en a parlé hier et on lui en reparle aujourd'hui, puis je prends sa parole qu'il a une volonté qu'il a exprimée. Il a dit qu'il ferait son maximum. Il souhaiterait être dans une position de pouvoir nous déposer les amendements, étant conscient que les amendements qu'il nous soumet faciliteraient notre tâche. Donc, dans un souci de ça et dans le respect qu'il a l'intention, lui, d'utiliser le temps maximum mis à sa disposition pour travailler sur ces amendements, nous, aussitôt qu'on les aura et... Puis, en même temps, en se limitant à ça, on doit exprimer un minimum de confiance, on doit prendre sa parole. Le ministre dit: J'ai déposé une motion, je souhaite qu'elle soit approuvée comme telle, mais, en même temps, même si je n'en parle pas dans ma motion, je vais faire tout mon possible pour que les amendements que vous souhaitez obtenir, que je souhaite vous donner, on puisse le faire, et ce, le plus rapidement possible.

Alors, dans ces circonstances-là, comme porte-parole de l'opposition — mais d'autres collègues, s'ils souhaitent intervenir, pourraient le faire — je suis prêt à faire confiance au ministre pour pouvoir cheminer là-dedans, avec toujours... Et je le répète, notre volonté, c'est que ça fonctionne, et on a intérêt... je pense que les indications sont assez claires dans ce domaine-là, il y a une volonté nettement arrêtée du gouvernement, à moins qu'on réussisse à l'infléchir ou qu'il nous convainque de la justesse de ça, le gouvernement en a besoin avant l'ajournement de cette session-là, si j'ai bien compris, là, et à l'intention de se prévaloir de tous les aspects que la législation lui permet pour que ce soit en vigueur. Donc, c'est la loi du nombre et de la responsabilité. Donc, plutôt que de faire du temps pour faire du temps, je souhaiterais que l'on utilise au maximum le temps qu'on a à notre disposition. Et, là-dessus, je me dois de faire confiance au souhait du ministre qu'on l'accepte telle quelle et que, en retour, il jugera du temps qu'on doit consacrer à l'exercice qu'on fait actuellement ou au temps qu'il devra consacrer à travailler sur des amendements qu'il souhaite nous remettre le plus rapidement possible.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Y a-t-il d'autres interventions sur la motion? Alors... oui, M. le député de Jacques-Cartier, non, Notre-Dame-de-Grâce, je m'excuse.

M. Copeman: Merci, Mme la Présidente. Juste, pour ma part, réitérer ma satisfaction à l'égard de l'ouverture démontrée par le côté ministériel à inclure dans les consultations particulières les personnes responsables de la production du mémoire auquel nous avons déjà fait référence des deux côtés de cette table, mémoire concernant le transport adapté. Je pense que, en vertu de l'importance de la clientèle non seulement en nombre, mais leur importance à l'intérieur de la société québécoise, et un certain sentiment de temps en temps d'être écartée, et des politiques et des possibilités réelles de fonctionner à part entière dans la société québécoise, je pense qu'il est très important que ce groupe-là soit entendu et que leur point de vue sur la loi 102 soit entendu et, espérons, incorporé par le ministre des Transports lors des amendements à venir sur le projet de loi. Alors, pour ma part, encore une fois, je signale que j'apprécie énormément l'ouverture d'esprit et surtout le travail de M. le député de La Prairie pour faciliter l'inclusion de ce groupe dans la liste des organismes qui vont faire l'objet d'une consultation particulière. La suggestion était venue de ce côté de la table, mais elle a été très vite reçue et acceptée de l'autre côté de la table, et j'en remercie le ministre.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Oui, M. le ministre.

M. Campeau: Le seul commentaire suite aux propos de mon ami le député de Saint-Laurent, c'est que

nous, cette loi-là, si on la veut avant le 31 décembre, c'est par souci pour le bien de la Communauté urbaine de Montréal, qui perd son 50 000 000 \$ de subvention. Nous, le Québec, on va opérer pareil, mais on ne peut pas, en toute loyauté, laisser la Communauté urbaine de Montréal perdre sa subvention sans rien faire. Alors, ce serait vraiment dramatique de ne pas passer cette loi-là vis-à-vis de la Communauté urbaine de Montréal. C'est notre commentaire, Mme la présidente. Pour le reste, je suis bien d'accord avec vous, et nous allons faire notre maximum pour que vous ayez en main dans la journée de demain les amendements à la loi.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui, merci, Mme la Présidente. Tout simplement pour dire que, comme mes collègues, j'apprécie le fait que le ministre s'engage à faire son possible pour nous donner les modifications; auquel cas, une fois les groupes entendus, on pourrait commencer rapidement l'étude détaillée du projet de loi. Je l'ai dit avant qu'on arrête nos travaux à 18 heures, Mme la Présidente, mais je trouve ça important, on n'est pas en train de décider en cours de route qu'il nous faut absolument avoir recours à quelqu'un qui pourrait apporter un supplément d'information dans nos travaux. On n'a pas encore commencé l'étude article par article, justement, on a un appel urgent qui est formulé par la Table des préfets et des maires. Je pense que, et surtout avec ce que le ministre vient de nous dire puis le délai jusqu'à jeudi qu'on s'était donné, on s'entend tous bien sur le fait qu'on va lire attentivement, demain, les modifications, on pourra commencer dès jeudi à entendre les groupes dans les meilleurs délais, et ça va donner une forme à nos travaux, ça va informer nos travaux, dans le sens strict du terme. Et je pense qu'effectivement ça va être apte à bonifier le projet de loi... et le nombre de réactions que ça a déjà suscitées, les différentes propositions qui ont été faites, dont on n'a pas tous malheureusement pris connaissance, on va tous partir sur un pied d'égalité, on aura tous la même base d'information et l'analyse qu'on va en faire va être bonifiée par ce fait même.

Mise aux voix

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, est-ce que la motion qui a été déposée par le ministre des Transports, telle que libellée, est adoptée?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: Alors, compte tenu de l'esprit dans lequel on travaille et de l'intention du ministre de rendre disponibles les amendements dès demain pour qu'on

puisse peut-être même se les présenter et en prendre connaissance, je demanderais l'ajournement.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Est-ce qu'il y a des interventions sur la motion déposée par le député de Saint-Jean?

M. Cherry: Je pense que ce que le député de Saint-Jean suggère, c'est une vraie façon de maximiser le temps qu'on a à notre disposition pour en arriver au résultat qu'on souhaite tous.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): Alors, je constate qu'il y a consentement. Donc, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 20 h 40)