



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières dans le cadre de
l'étude détaillée du projet de loi 102 — Loi
sur l'Agence métropolitaine de transport et
modifiant diverses dispositions législatives

--

Étude détaillée du projet de loi 102 — Loi
sur l'Agence métropolitaine de transport et
modifiant diverses dispositions législatives (2)

Le jeudi 7 décembre 1995 — N° 38

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le jeudi 7 décembre 1995

Table des matières

Consultations particulières dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi 102 — Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives	
Table des préfets et des maires du Grand Montréal (TPMGM)	1
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et milieu associatif des personnes handicapées	15
Transport 2000 Québec	23
Projet de loi 102 — Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives	30
Remarques préliminaires (suite)	
M. Jean Campeau	30
M. Normand Cherry	32
M. Jean Campeau	32
Étude détaillée	
Institution et organisation	33

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Denis Lazure
M. Camille Laurin
M. Robert Perreault
Mme Liza Frulla
Mme Fatima Houda-Pepin
M. Geoffrey Kelley
M. Jacques Chagnon
M. Russell Copeman
M. Claude Pinard
M. François Ouimet
M. Thomas J. Mulcair
Mme Denise Carrier-Perreault
M. Joseph Facal
Mme Danielle Doyer
M. Léandre Dion

- * M. Pierre Bourque, TPMGM
- * M. Gilles Vaillancourt, idem
- * M. Claude Gladu, idem
- * M. Yvan Deschênes, idem
- * M. Roger Fillion, OPHQ
- * Mme Monique Brazeau, milieu associatif des personnes handicapées
- * M. Albert Langlois, idem
- * Mme Ginette Desmarais, idem
- * M. Normand Parisien, Transport 2000 Québec
- * M. Gilles Savard, ministère des Transports

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 7 décembre 1995

Consultations particulières dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi 102

Étude détaillée du projet de loi 102

(Quinze heures seize minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Je demanderais aux gens de prendre place. À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Alors, 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. Dion (Saint-Hyacinthe) est remplacé par M. Facal (Fabre); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Mulcair (Chomedey); M. Middlemiss (Pontiac) est remplacé par Mme Houda-Pepin (La Pinière); M. Paquin (Saint-Jean) est remplacé par M. Laurin (Bourget); M. Perron (Duplessis) est remplacé par M. Perreault (Mercier); M. Rivard (Limoulou) est remplacé par M. Lazure (La Prairie); et M. Thérien (Bertrand) est remplacé par M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la secrétaire. Alors, je vais vous faire part de l'ordre du jour. Alors, nous avons trois groupes à recevoir, puisqu'un groupe s'est désisté, qui est la Chambre de commerce de Montréal. Alors, nous avons la Table des préfets et des maires du Grand Montréal; Transport 2000; et l'Office des personnes handicapées du Québec et le milieu associatif des personnes handicapées.

Alors, d'après l'ordre du jour, nous avons comme premier groupe la Table des préfets et des maires du Grand Montréal et, comme deuxième groupe, Transport 2000; mais on a eu une demande pour, en deuxième lieu, entendre l'Office des personnes handicapées du Québec et le milieu associatif des personnes handicapées pour accommoder le président de l'Office des personnes qui est en conseil d'administration à Saint-Hyacinthe, je crois, et qui a quitté son conseil d'administration pour venir ici. Alors, pour lui permettre de retourner le plus tôt possible.

Je demanderais à la Table des préfets et des maires du Grand Montréal de bien vouloir approcher. Alors, le temps dévolu à la Table des préfets et des maires du Grand Montréal est d'une heure, dont 20 minutes pour la présentation de leurs revendications, et il y aura un questionnement de 40 minutes réparties également entre les deux formations politiques. Je sup-

pose que c'est M. le maire de Montréal qui est le porte-parole. Puis-je demander à M. le maire de bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent?

Consultations particulières dans le cadre de l'étude détaillée du projet de loi 102

Table des préfets et des maires du Grand Montréal (TPMGM)

M. Bourque (Pierre): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, merci de nous accueillir à cette commission pour discuter d'un projet de loi qui est excessivement important pour le développement économique de notre région. Il me fait plaisir de vous présenter ceux qui m'accompagnent à cette présentation: à ma droite, le maire de Laval, M. Gilles Vaillancourt, et, à ma gauche le maire de Longueuil, M. Claude Gladu; à la droite de M. Vaillancourt, le maire et préfet de Sainte-Thérèse, M. Deschênes; à l'extrême droite, M. Olivier, un représentant de la STCUM; et, à ma gauche, M. Vandelac, qui représente la Société de transport de la Rive-Sud. Vous avez aussi dans la salle d'autres préfets et spécialistes du transport en commun de Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pourriez monter le volume un petit peu? On a de la difficulté à comprendre.

M. Bourque (Pierre): Est-ce que vous m'entendez bien comme ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le maire.

• (15 h 20) •

M. Bourque (Pierre): Merci bien. Alors, premièrement, merci, M. le ministre, merci, Mme la Présidente, pour votre invitation. Je voudrais vous rappeler qui nous sommes, la TPM, la Table des préfets et des maires, qui existe depuis déjà trois ans. Nous avons tenu notre troisième colloque régional dernièrement. Cette Table comprend 132 municipalités de la grande région de Montréal, donc, dirigée par un conseil d'administration, si vous voulez, de 15 préfets et maires représentant donc 3 200 000 personnes, tous ceux qui sont dans la grande région de Montréal. Cette Table a été très active et, comme maire de Montréal, j'ai le privilège et le plaisir d'en diriger, au fond, l'évolution.

Cette Table a été reconnue par le ministre des Affaires municipales comme étant l'interlocuteur premier du gouvernement du Québec dans tout ce qui touche les dossiers régionaux, et c'est évident que, pour nous, le transport en commun est un dossier essentiel au développement de la grande région de Montréal. D'ailleurs, le projet de loi 102 reconnaît spécifiquement notre Table, et une demande a été faite à la Table de préparer une proposition alternative au projet de loi du ministre Léonard. Alors, c'est là-dessus que nous voulons venir discuter, vous entretenir aujourd'hui.

Ce qu'il est important aussi de se rappeler, c'est que la Table est plus qu'une entité, c'est une entité nouvelle, réelle, qui mise sur des projets conjoints du Grand Montréal. Le Grand Montréal a été, dans le passé, une entité très disparate, très divisée, et depuis un an, deux ans maintenant, grâce aux efforts des maires, des préfets, la solidarité régionale est devenue une réalité.

Nous travaillons sur des dossiers qui sont, si vous voulez, de l'intérêt de la grande région de Montréal, essentiellement des dossiers économiques — et le transport en commun en est un fondamental — des dossiers de nature internationale — donc, missions à l'étranger au nom du Grand Montréal — dossiers aussi mobilisateurs. Par exemple, nous avons lancé le grand projet du Montréal bleu, qui comprend l'ensemble des municipalités, l'immense archipel de Montréal. Alors, c'est important pour nous.

Suite à la demande de M. Léonard, suite au dépôt du projet de loi 102, nous avons donc travaillé d'arrache-pied pendant plusieurs mois, et je peux vous dire que toutes les sociétés impliquées, autant la STCUM que la STL, que la Société de la rive sud, que les CIT, toutes les sociétés de transport en commun du Grand Montréal ont été impliquées dans la contre-proposition régionale.

Nous sommes arrivés aussi à un très large consensus, et c'est très important que les députés, les membres de cette commission le sachent: nous sommes arrivés à un consensus d'environ 90 % des populations représentées. Alors, par exemple, la proposition régionale a été appuyée par la ville de Montréal, par la Conférence des maires de la banlieue de la Communauté urbaine, par les gens de la ville de Laval, MRC Champlain et Longueuil, MRC Vallée-du-Richelieu, MRC Thérèse-de-Blainville, MRC des Moulins, MRC Deux-Montagnes, ce qui fait environ 2 800 000 citoyens du Grand Montréal. Vraiment tout le coeur industrialisé du Grand Montréal a appuyé la contre-proposition présentée à la demande du ministre sur le transport en commun dans la région de Montréal.

Il y a eu quatre MRC... Une MRC est demeurée neutre, celle de Rousillon, qui a une population de 124 000, et quatre MRC se sont opposées à la fois à la proposition régionale et à la fois à la proposition du projet de loi de l'ancien ministre Léonard, le projet de loi 102 qui est devant nous, dont la MRC Lajemmerais, Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois et Mirabel. Enfin,

une seule MRC, celle de L'Assomption, qui compte 91 000 habitants, soit 2,8 % de la population, a appuyé le projet de loi 102 tel que déposé à l'Assemblée nationale.

Oui. M. Vaillancourt me souligne que, dans Lajemmerais, la principale ville, qui est Boucherville, a appuyé la proposition de la Table. Nous avons donc un très large consensus d'environ 90 %.

Cette unité des intervenants, des élus du Grand Montréal, est vraiment un élément majeur. C'est un élément historique. C'est la première fois que ça s'est produit et qui montre le consensus, la concertation qui a eu lieu, et qui doit être soulignée comme étant une réussite exemplaire.

Un tel consensus n'est pas venu seul. Donc, il a été le fruit de nombreux débats que nous avons eus durant six mois. Je vous dis aussi que nous avons mis au travail des comités techniques, nos experts, à la fois de la STCUM, les experts de Longueuil, de Laval, des CIT, pour arriver à ce compromis. C'est pour ça que la proposition régionale ne peut pas être morcelée. Notre proposition a établi un équilibre, va dans les grandes orientations du ministre, dans les grandes orientations du projet de loi, à savoir d'améliorer le transport en commun. Nous croyons au transport en commun puisque nous travaillons dans la perspective du développement durable, dans la perspective de régler les problèmes de congestion des ponts, de congestion des autoroutes à Montréal, et aussi dans l'optique d'améliorer la situation de la ville-centre, d'améliorer aussi les pôles régionaux de concentration importante qui se trouvent dans le Grand Montréal.

Notre but est de positionner le Grand Montréal dans l'échiquier international. Donc, nous envisageons notre avenir à l'échelle internationale, et le Grand Montréal est en compétition pas avec d'autres régions du Québec ou d'autres villes du Québec, mais dans le monde entier. Alors, ça c'est important: consolider, prioriser le transport collectif dans notre région est fondamental.

Nous avons aussi comme but un réalisme économique. Donc, quant aux finances de l'État, nous savons que le temps est arrivé de réduire les dépenses de l'État, réduire les dépenses de sociétés, réduire les dépenses des municipalités, et nous sommes tous solidaires dans cette optique d'aller vers une rationalisation des dépenses.

Nous croyons aussi à une chose fondamentale pour le Québec, pour l'État québécois, c'est la décentralisation. Et, ça, je pense qu'il faut passer des discours aux actes. Nous croyons à la décentralisation; alors, nous croyons que l'avenir loge dans ce partenariat, cette décentralisation, et le transport en commun est un élément majeur de cette décentralisation. Cette décentralisation, vous le savez très bien, implique la responsabilisation des autorités locales. Et c'est pour cette raison que nous tenons à donner aux élus locaux, qui représentent les autorités publiques qui investissent le plus de ressources dans le transport public, un rôle de décideurs dans la future agence de transport.

Nous sommes, d'autre part, ouverts quant à la taille de la représentation au sein de l'Agence, mais nous tenons à un contrôle régional de cette Agence afin que la responsabilité, l'imputabilité aille au plus près niveau des populations, aux élus locaux. Et, ça, je pense que c'est fondamental. Actuellement, la seule chose qu'on peut dire, la seule alternative qu'on nous dit, c'est que les élus locaux, on ne pourra jamais s'entendre. Il y a eu un exemple qui a été un échec d'après le ministère, qui est le CMTC. Nous, nous disons: On a viré la page, les conditions de succès sont maintenant présentes. On ne demande pas la double majorité des voix, comme au CMTC, qui n'a pas été un exemple de succès, qui a quand même permis aux gens de se connaître, de se parler, d'échanger, mais la proposition que nous présentons est une proposition qui oblige, de notre part, une obligation de réussite, obligation de solidarité, obligation de concertation avec non seulement les sociétés impliquées, mais aussi tous les CIT qui ont participé avec nous dans ce projet, dans cette contre-proposition.

Il y a aussi tout un débat sur le territoire; et c'est important que vous vous penchiez très bien sur cette notion du territoire. Le territoire que nous avons défini comprend 132 municipalités, les MRC; et on n'a pas partagé les MRC en deux, ce sont des MRC qui sont prévues dans la région de Montréal. Et, ça, je pense qu'on doit partir avec ça. Cependant, notre proposition veut que, d'ici un an, on revoie le territoire de l'Agence; et c'est évident qu'à partir des études... nous savons très bien que certaines municipalités où plus de 50 % des travailleurs, de la population, utilisent le transport en commun vers les villes-centres, devraient éventuellement... Donc, le territoire que nous recommandons, c'est un territoire qui pourrait évoluer, mais, actuellement, on ne voit pas comment on pourrait partager une MRC en deux, soit des fois des parties agricoles ou des parties plus urbaines. Et c'est important de s'entendre là-dessus.

● (15 h 30) ●

Actuellement, le projet de loi réduit à 96 au lieu de 102. Nous, c'est 132, avec beaucoup de disparités, avec beaucoup de problèmes d'application. Je voudrais simplement mentionner le problème de Mirabel. La MRC de Mirabel, c'est 17 000 habitants. D'autre part, Mirabel, c'est l'aéroport international de Montréal. D'autre part, Mirabel, d'après le projet de loi, est exclue de la région de Montréal alors que c'est l'aéroport de Montréal. On trouve cela un peu étrange. C'est-à-dire que les gens de Mirabel ne paieront pas de taxe supplémentaire d'essence, ne paieront pas de droits d'immatriculation, alors que leurs concitoyens de l'autre côté de l'autoroute, la même autoroute, de Sainte-Thérèse, eux, seront assujettis à la taxe. Je rappelle aussi que Mirabel touche 3 500 000 \$ parce que l'aéroport est là, plus le développement industriel qui est là, et on nous présente Mirabel comme étant uniquement une zone rurale, ce qui est complètement faux puisque les revenus de Mirabel touchent... à cause de l'aéroport. Sinon, fermons l'aéroport de Mirabel. C'est un autre problème.

Et, ça, je pense que c'est important que vous soyez alertés à ça, au territoire. Nous, on a pris les territoires intégraux, mais on s'est dit: Dans un an, on va ajuster le territoire, on va aller voir. On va faire des études approfondies: Bellefeuille, Lafontaine. On sait qu'il y a beaucoup de zones plus urbanisées, parce que le problème, c'est que c'est la troisième couronne, maintenant, qui se développe beaucoup et, souvent, des parties de cette troisième couronne sont en dehors du projet de loi. Alors, je vous mentionnais, par exemple, les usagers de la sortie 22 de l'autoroute 15, qui sont exclus de la région, ceux de l'autoroute 25 le sont encore. Donc, c'est un peu étrange; il y a des anomalies importantes.

Aussi, notre définition du réseau régional est importante, est différente. Notre définition du réseau est simple et claire, elle repose sur une logique géographique et non pas sur une logique de juridiction. Et, ça, c'est bien important, comme dans le projet de loi. Elle est fondée sur la notion de «transport métropolitain». Par transport métropolitain, on entend la totalité ou une partie d'un service de transport en commun reconnu par l'Agence qui origine ou se destine vers un équipement ou une infrastructure métropolitaine. Par exemple, vers un métro, vers un terminus intermodal, vers un stationnement incitatif, et qui permet à une personne d'effectuer un déplacement qui franchit la limite entre deux zones. Cette référence aux zones est centrale car elle donne lieu à notre définition de la réalité géographique.

Alors, par exemple, là, actuellement, la proposition du ministère a pour conséquence... Je vous donne des exemples: les usagers qui se rendent au terminus du centre-ville de Montréal par le réseau de la STRSM sans utiliser le réseau de la STCUM, ils ne vont payer que 54 \$; ceux de la Rive-Sud qui vont se rendre au centre-ville par le métro, eux autres, ils vont payer la tarification régionale de 72 \$. Donc, il y a des anomalies qui sont complètement incompréhensibles, alors que, nous, avec notre système de géographie, tout le monde est traité pareil et tout le transport entre deux zones est inclus comme transport régional. Alors, tout ça, ce sont des amendements qu'on souhaiterait apporter au niveau du territoire, au niveau, aussi, de la définition même du transport métropolitain.

Le maintien intégral, ça, c'est important. Notre proposition repose sur plusieurs éléments qui, tous, sont axés sur la consolidation et la priorisation du transport collectif régional pour faire face à l'accroissement attendu des déplacements dans la région. Pour arriver à de tels objectifs, il faut optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. Alors, cette conviction est très forte chez nous, puisqu'on a mis de l'avant une contribution de 17 000 000 \$ de toutes les villes desservies par la Table des préfets, et à un fonds dédié de développement. Donc, on est prêts, pour la première fois, à ajouter 17 000 000 \$.

Notre proposition permet ainsi de développer le transport en commun, ce qui est carrément non présent dans la proposition du ministère. On pense, avec cette

proposition-là — naturellement, il faut que le gouvernement continue de subventionner notre effort — réaliser 80 % des projets connus en matière d'optimisation, donc de consolidation des actifs, et aussi de 50 % des projets de développement. Alors, ça, c'est formidable. Donc, notre proposition tend premièrement à maintenir, développer, consolider ce qu'on a, et aussi à développer le transport en commun. Ce minimum repose sur le maintien intégral, comme je vous l'ai mentionné, de l'aide au transport en commun du ministère. Si le ministère y fait des coupures, nous ne pourrions réaliser les objectifs fixés en vue d'accroître l'utilisation du transport en commun, ce qui placerait le gouvernement devant l'obligation de construire de nouveaux ponts. Parce que c'est un peu ça qu'est la problématique: soit qu'on construit d'autres ponts, soit qu'on augmente, on améliore le transport en commun. Et vous savez le coût des ponts.

Je voudrais aussi rappeler qu'à la page 33 du document qu'on vous a remis — c'est un document très important, vous prendrez le temps de le lire — nous avons reproduit un tableau préparé par le professeur Gaudry, qui est un grand spécialiste canadien, de l'Université de Montréal, dans le domaine des transports, qui détermine que les municipalités injectent déjà 422 000 000 \$ annuellement dans le transport en commun, dans le Grand Montréal. Donc, les villes... La ville de Montréal, par exemple, c'est près de 150 000 000 \$; la CUM, c'est près de 300 000 000 \$; donc, il y a 422 000 000 \$ qui sont injectés dans le transport en commun par les municipalités, ce qui varie donc la quote-part de 40 % à 50 % — 40 % dans le cas de l'île, 50 % dans le cas de Laval, 45 % dans le cas de la Rive-Sud — qui sont des montants impressionnants. Le ministère des Transports verse environ 129 000 000 \$. Donc, on ne peut pas prétendre que les villes sont insouciantes quant à la responsabilité, et nous insistons pour que Québec maintienne le minimum qu'il assume déjà.

Compte tenu que nous pensons diminuer le nombre d'autos — je pense qu'il faut se rendre là, la congestion des autoroutes, la congestion des ponts — il faut donc mettre en place un mécanisme qui permette une contribution des automobilistes, parce que la circulation sera plus facile si on augmente le transport en commun. C'est très important de demander aux automobilistes une contribution. On aura beau dire tout ce qu'on peut dire, la proposition, notre proposition, qui visait à augmenter de 0,01 \$ et augmenter l'immatriculation de 30 \$ à 55 \$, ça demandait aux automobilistes un effort additionnel qui ne dépasse pas 0,015 \$ par jour. Alors, c'était 0,01 \$ sur le litre et 25 \$ sur l'immatriculation. Donc, ce qu'on demandait comme effort à tous ceux qui empruntent les ponts, c'était un effort additionnel de 0,015 \$ par jour.

C'est très peu pour des autoroutes moins encombrées, c'est très peu pour des services de transport qui réussissent à financer leurs infrastructures sans créer de nouveaux déficits, et c'est aussi très peu pour un environnement qui s'améliore. Et, ça, il ne faut pas l'ou-

blier, la pollution, l'effet de serre, on vit avec et on s'est engagés, la ville de Montréal et la région, à aller dans cette direction-là, le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec. Donc, cela ne nous apparaît pas excessif et repose sur des choix de transport en commun. D'autre part, on nous a dit qu'on n'est plus capable de bâtir des ponts, ce sur quoi on est d'accord.

Alors, ce n'est pas la première fois, aussi, que je parle devant cette Assemblée nationale; en d'autres occasions, d'autres commissions, et même cette semaine. Je pense que c'est important aussi que les municipalités, que les organismes qui sont rattachés, les sociétés de transport, on a besoin aussi d'un régime de travail, de lois du travail plus flexibles; et, ça, c'est vraiment fondamental. Dans le système, il y a des coûts qu'il nous faut réduire. Donc, cet effort-là, on est en train de le faire, mais on a besoin aussi de l'aide des députés. Moi, à chaque fois que j'ai l'occasion de parler devant les législateurs, je pense qu'il faut qu'on se rende compte qu'on doit changer, modifier certaines contraintes qui empêchent les élus municipaux et les sociétés de vivre avec la réalité économique de notre époque.

Donc, malheureusement, nous n'avons pas les moyens légaux de réformer le système. Seul le législateur possède ces moyens, il s'en est déjà servi. Alors, il doit ouvrir le jeu, permettre aux organisations municipales d'ouvrir davantage sur la sous-traitance, etc., sur les avantages énormes, sur le partenariat, l'entreprise privée, et vous savez que dans l'entreprise du transport, c'est énorme, les potentialités de gains que nous avons et, ça, c'est fondamental dans notre démarche.

Donc, aidez-nous à devenir plus efficaces, plus efficaces, plus performants. Alors, vous avez les leviers, ils sont ici, mais le monde municipal nous supporte, et le monde municipal est au premier plan, il est avec les contribuables, et on a vraiment le support des populations derrière nous.

En conclusion, ce que nous vous proposons, c'est un projet régional qui est cohérent, c'est de nous laisser la chance au coureur, de faire nos preuves. On a, comme je vous dis, une obligation de réussite. On s'est engagés, d'ici un an, à faire un véritable plan de transport dans la région de Montréal. On en a discuté à la Table des préfets et des maires. On accepte difficilement que des ponctions énormes soient imposées aux gens de Laval ou de la Rive-Sud d'une façon arbitraire. Et pensez à la réforme Ryan, qui a massacré le transport dans la région de Montréal; ça nous a fait mal, à l'île, et là c'est comme si on appliquait la même médecine aux villes de Laval et de la Rive-Sud.

• (15 h 40) •

Nous avons donc une vision de développement harmonieux, de développement durable. On est cohérents, on garde les mêmes objectifs que le ministère. Nous nous dotons aussi d'une capacité de financement suffisant, ce qui n'est pas le cas actuellement. Donc, on pense qu'on doit se doter d'une agence de financement pour consolider et développer le transport en commun, et on demande aussi, donc, une structure régionale qui

soit décisionnelle. On veut être partenaires avec le gouvernement. Alors, la proposition qu'on pourrait faire... Actuellement, c'est cinq nommés par le gouvernement. Notre proposition était 11, on est prêts à aller à sept: quatre élus, trois nommés par le gouvernement. On n'a pas de problème avec ça. Au début, on avait huit élus. On est prêts, nous, à faire notre travail, mais on tient à ce que la majorité, à ce que le contrôle relève de la région, et on est prêts...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le maire, si vous voulez...

M. Bourque (Pierre): ...à aller vers l'équité régionale.

La Présidente (Mme Bélanger): ...conclure, s'il vous plaît.

M. Bourque (Pierre): Alors, voilà un peu ce que j'avais. Je conclus là-dessus, et j'ai mes collègues, ici, qui sont là pour répondre à vos questions. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le maire. M. le ministre, à vous la parole, si vous voulez questionner les invités.

M. Campeau: Si vous voulez, Mme la Présidente, je vais passer la parole à d'autres de mes collègues.

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

M. Lazure: Merci, Mme la Présidente. Alors, je salue M. le maire Bourque et ses collègues du monde municipal. Quand on examine votre proposition, du point de vue des personnes handicapées et du transport adapté, je n'arrive pas à retrouver qu'on en tienne compte de façon spécifique.

Il y a plusieurs problèmes qui se présentent quand on pense à planifier un transport métropolitain, et le principal que je voudrais évoquer, c'est celui de la réciprocité, c'est-à-dire de l'absence de réciprocité, de l'absence de mécanismes qui permettraient à une personne handicapée d'une des trois grandes régions, disons, Laval, Montréal et Rive-Sud de Montréal, une fois admise au transport adapté, de se voir admise aussi automatiquement dans l'autre région, et ce qui fait qu'actuellement la personne handicapée se trouve doublement handicapée. Elle ne peut pas, comme une personne non handicapée, bénéficier, tout en payant sa quote-part normale, là, elle ne peut pas bénéficier du transport interrégion.

On se rend compte qu'il y a probablement, dans le cas de la CUM, de la STCUM... il y aurait une charge additionnelle, puisque plus de monde viennent vers Montréal que l'inverse. Mais, à partir du moment

où les critères d'admission dans chaque région sont les mêmes et sont établis par une politique d'admissibilité régie par le ministère des Transports, et ce sont les mêmes critères d'admission partout, à partir de ce moment-là, pourquoi est-ce qu'on ne prévoirait pas un mécanisme d'admission quasi automatique? Une fois qu'on est admis dans une région, on serait reconnu dans l'autre région aussi. Alors, dans quels termes la proposition de la Table des préfets et des maires pourrait-elle aborder les problèmes qui touchent les personnes handicapées?

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

M. Bourque (Pierre): Alors, ce dossier-là va, c'est évident, relever de l'Agence, qui voit justement au transport entre régions, entre zones géographiques, et il y a actuellement des politiques de support du ministère des Transports, d'aide aux personnes handicapées. Donc, ça, c'est à négocier au sein de l'Agence avec le ministère, voir comment on peut améliorer le transport des personnes handicapées, des gens de Longueuil ou de Laval vers le centre-ville et, une fois rendus au centre-ville, qu'ils puissent continuer à circuler sans pénaliser Montréal ou la STCUM. Bon, ça, c'est des mécanismes qu'on doit discuter au niveau de l'Agence en relation avec le ministère. C'est à peu près la seule réponse que je peux vous donner actuellement.

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

M. Laurin: Merci, Mme la Présidente. M. le maire, MM. les membres de la Table des préfets, j'aurais deux questions à vous poser. Comme vous l'avez vous-mêmes remarqué, le gouvernement et la Table des préfets en arrivent à des conclusions différentes sur le territoire que devrait couvrir l'Agence métropolitaine de transport.

Vous basant sur les MRC, vous avancez le chiffre de 132; le gouvernement avance le chiffre de 96, en fonction d'un critère que nous connaissons depuis longtemps, c'est-à-dire l'intensité des déplacements entre banlieues et centre-ville, en ce qui concerne les activités de travail ou les activités de loisirs. Donc, le gouvernement a choisi d'inclure un territoire où les déplacements sont quantifiés et là où ils sont le plus intenses, ce qui nous semble une base logique.

Vous adoptez une autre logique, une logique territoriale: vous incluez toutes les MRC, 132, et vous avez admis vous-même tout à l'heure qu'il y a une bonne portion de ces MRC qui comprennent des localités tellement éloignées du centre-ville qu'il n'y a pas beaucoup de contact, il n'y a pas beaucoup d'intensité, en tout cas, de transport en commun pour ces localités éloignées du centre-ville.

Ma question, ce serait alors: Comment allez-vous pouvoir justifier politiquement auprès des citoyens de ces localités une facture aussi importante que la taxe sur

l'essence, le droit sur l'immatriculation, une contribution au fonds d'immobilisation, alors qu'ils profitent tellement peu de ce transport en commun?

M. Bourque (Pierre): Bien, je voulais juste, tantôt, donner l'exemple de Mirabel. À moins qu'on ferme l'aéroport. Mais je vais demander à M. Vaillancourt de répondre.

M. Vaillancourt (Gilles): Nous avons visé un territoire un peu plus large, nous le reconnaissons. Nous croyons qu'il y a des liens directs, et, entre autres, si je prends tout simplement une résolution passée par la ville de Mirabel elle-même — bon, je ne prends pas un argument contre Mirabel — à l'occasion de son opposition à être incluse, je prends un des ses arguments: Considérant que seulement environ 25 % de ses citoyens et citoyennes sont desservis par une seule ligne de transport en commun, alors, Mirabel même reconnaît que ses citoyens sont des usagers du transport en commun pour au moins 25 % de son territoire.

Nous avons regardé... Évidemment, il y a des zones agricoles, mais prenons tout simplement la grande ville de Laval, la deuxième ville en importance au Québec, où 36 % de mon territoire est agricole, et mes gens sont appelés, même en zone agricole, lorsqu'ils n'ont pas le service, il y a longtemps qu'ils défraient les droits d'immatriculation et il y a longtemps qu'ils défraient les autres coûts du transport en commun. Il devient donc très difficile, sur cette seule base, d'exclure des parties du territoire. Prenons tout simplement l'expression des municipalités. Oka et Oka paroisse, à travers la MRC et même Saint-Placide, ont souscrit à la proposition territoriale des préfets et des maires.

En fait, le gouvernement est parti de la proposition de 102, qui était contenue au plan de M. Pichette, a tout simplement distrait les six parties de territoire qui avaient été distraites par M. Ryan à l'occasion de l'application des droits d'immatriculation, et, finalement, la territorialité que vous nous suggérez aujourd'hui est la même.

Je reviens toujours sur l'exemple de Mirabel; on n'en aura jamais de meilleur. Quand vous regardez la sortie 23, vous êtes juste à Sainte-Thérèse, en haut, là. Pour ceux qui connaissent géographiquement le territoire, il y a un restaurant très bien connu du côté droit, qui est dans Sainte-Thérèse, et qui s'appelle La Vieille Charrette. Et dès que vous traversez de l'autre côté, vous avez un magnifique nouveau développement d'habitation, très bien fait, qui va être soustrait parce qu'il appartient à Mirabel.

Alors, d'un côté de l'autoroute, à la hauteur du même échangeur, dans le même tissu social et économique, vous allez établir deux distinctions qui vont être très choquantes. Prenez tout simplement ceux qui ont des industries situées du côté est de l'autoroute, toujours, à moins d'un kilomètre ou deux de ce même aéroport. Eh bien, ceux qui seront du côté est paieront les 25 \$, les droits d'immatriculation et paieront le 0,015 \$ de plus sur

l'essence, et ceux qui seraient du côté ouest de la même autoroute, à l'intérieur du même kilomètre, ils seraient évidemment soustraits. Alors, il y a là une logique territoriale qui m'apparaît... si vous trouvez que la nôtre n'était pas la bonne, vous avez encore un petit bout de chemin à faire pour nous convaincre que celle qui est là ne causera pas de difficultés.

Imaginez-vous. La station d'essence, les stations d'essence qu'on retrouve à l'aéroport pourraient vendre le pétrole à 0,015 \$ de moins que ce qu'on retrouve sur le chemin pour se rendre à l'aéroport. L'aéroport, c'est très important comme instrument de développement économique; c'est une infrastructure majeure à la ville de Mirabel. Je pense qu'elle reçoit plus de 3 000 000 \$ en taxes foncières et taxes non résidentielles sur la présence de cet équipement régional.

Le ministère vient d'instaurer des zones, c'est-à-dire des voies réservées, entre autres sur la 13, au bénéfice du transport en commun entre Mirabel et Dorval qui, d'ailleurs, ont été un peu contestées lors de l'application; c'est tout à fait normal. Et, à ce moment-là, Mirabel serait soustraite. On y donnerait accès à des bénéfices supplémentaires et on n'imposerait pas son territoire? Il y a là une logique qui est difficile.

• (15 h 50) •

De la même façon que nous avons reconnu que, dans l'Agence, un des premiers mandats va être de définir un peu mieux cette territorialité, parce que Saint-Jérôme, tous les jours, a des liens directs avec le métro Henri-Bourassa. Ils ont un transporteur qui le fait tous les jours. Et ils échapperaient également, dans la proposition. Voilà pourquoi nous avons dit dans notre proposition: On vise plus large, et l'Agence, à l'intérieur de sa première année d'opération, devra produire un rapport sur la territorialité définitive qui s'appliquera.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le maire. Mais là il y a d'autres...

M. Laurin: Mme la Présidente, si le gouvernement acceptait d'inclure Mirabel dans le territoire à la suite de l'argumentation qui vient d'être développée, je pourrais comprendre, mais vous n'avez pas du tout répondu à l'argumentation inverse de localités ou de municipalités qui, elles, ne profitent — dans les 132 que vous avez mentionnées — que très peu ou même pas du tout du transport en commun qui existe sur Montréal.

M. Vaillancourt (Gilles): Donnez-moi des exemples qui, dans la proposition que nous vous avons donnée, ne bénéficient pas de liens de transport, d'une façon ou d'une autre, vers le centre de Montréal ou vers d'autres points très importants.

M. Laurin: Les exemples, c'est les statistiques que nous avons et qui montrent qu'entre certaines localités et le centre de Montréal il n'y a pas de communications ou très, très peu. Et il y en a beaucoup sur les 132.

M. Vaillancourt (Gilles): Si vous définissez le transport régional comme étant tout simplement le transport vers le centre, ça veut dire que toute la base d'emploi de la région de Saint-Laurent-Dorval-Pointe-Claire, où il y a 130 000 jobs, devrait être exclue. Celle de Laval, où il y a 115 000 emplois, devrait être exclue.

Prenons tout simplement le cas de la ville de Laval. Actuellement, nous sommes pénalisés, au niveau de la répartition des revenus métropolitains, parce qu'il y a actuellement une croissance de l'emploi chez nous, ce qui fait qu'il y a de plus en plus de gens qui navettent de la communauté vers chez nous et pour lesquels nous n'avons pas de compensation dans le système actuel, parce qu'effectivement c'est le lieu de résidence qui compte. Alors, ce déplacement-là est également un déplacement régional. La formule que nous vous avons proposée tient mieux compte des déplacements régionaux.

M. Laurin: Une autre question, Mme la Présidente.

M. Vaillancourt (Gilles): Et plus vous êtes loin du centre de l'agglomération, plus vous allez, de toute façon, faire affaire avec l'agglomération et plus vous allez utiliser aussi le réseau routier. Prenez tout le projet de développement des voies réservées que le ministère est en train de préparer et qui va se réaliser, pour qu'il soit efficace, avec les communautés locales, eh bien, c'est autant d'efforts que nous allons faire qui vont bénéficier à toutes les parties, et ce sont les automobilistes qui vont être les premiers à en avoir le bénéfice. Il est tout à fait normal que nous tentions de les amener à être des contributeurs aussi.

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

M. Laurin: Oui, une autre question très brève.

La Présidente (Mme Bélanger): ...c'est parce que vous avez des collègues qui ont demandé la parole, puis le temps est limité.

M. Laurin: Parfait! Nous savons très bien que la STCUM, ou la population de Montréal a porté un fardeau indûment lourd quant à sa contribution au système de transport en commun. Vous le savez, M. le maire, comme moi, ça apporte une augmentation du niveau de la taxation au niveau de Montréal. Un des buts du projet de loi, c'est l'équité fiscale, de faire partager par toutes les régions et sous-régions qui en profitent le coût du transport en commun.

Dans la proposition du gouvernement, cela est évident et cela, par exemple, si on peut le calculer, vaudrait une diminution d'une somme de 11 000 000 \$ par année pour la ville de Montréal. Comment expliquer que dans votre proposition cette équité n'existerait pas ou, du moins, à un niveau beaucoup moindre que ce que

nous prévoyons, en réponse à la demande qui nous était faite depuis très longtemps par la population de l'île de Montréal?

M. Bourque (Pierre): Je pense que c'est important que je réponde à cette question pour éclairer les députés. Le projet de loi actuellement... La proposition régionale est beaucoup plus avantageuse pour Montréal et la Communauté, c'est à peu près 31 000 000 \$. Là, actuellement, c'est 3 000 000 \$. Donc, même la première proposition de M. Léonard était plus intéressante. Il ne faut pas oublier que dans les 17 000 000 \$ qui sont demandés, Montréal en met 10 000 000 \$ déjà. Donc, vos 11 000 000 \$ ou 12 000 000 \$, il faut les soustraire. Disons qu'il reste un gain, à peu près, pour Montréal — pour l'île et pas pour la ville — d'à peu près 3 000 000 \$.

D'autre part, ce gain-là est compensé par, vraiment, une espèce de matraque, si vous voulez, à Laval et à Longueuil, de 10 000 000 \$ de chaque côté. Alors que, nous, dans notre proposition, Montréal allait chercher 30 000 000 \$, et on atténuait les impacts, à la fois sur la rive sud et sur la rive nord, à quelques millions de dollars, pour faire un consensus, une cohésion régionale.

Je vais vous dire que notre proposition, on l'a travaillée pendant six mois, mais c'est évident qu'on faisait payer les automobilistes au niveau de l'immatriculation, au niveau de la taxe sur l'essence. Mais, ça, c'est des prémisses qu'on avait eues avec M. Léonard. La taxe sur l'essence est toujours là. On prévoyait augmenter l'immatriculation. Et pourquoi augmenter l'immatriculation? Ça avantage Montréal. Vous savez qu'en banlieue — puis ce n'est pas la première banlieue, c'est la deuxième banlieue, la deuxième couronne — il y a 2,3 voitures par famille. À Montréal, il y en a 50 % seulement. Donc, plus il y a d'autos, plus les gens doivent payer. Et, encore une fois, ce n'était rien comparé, par exemple, à une... Je regardais Hull-Ottawa-Carleton. Ils demandent 0,04 \$ sur l'essence pour le transport en commun; ils demandent 100 \$ pour l'immatriculation. Donc, notre proposition répondait aux exigences de Montréal — c'est pour ça qu'on est toujours solidaires de ça — et aussi faisait en sorte que la cohésion régionale se maintenait. Le danger avec la proposition actuelle, c'est qu'à Laval ils vont diminuer les services; à Longueuil, ils vont diminuer les services. Donc, ils vont augmenter les coûts, diminuer les services, ce qui va aller contre le transport en commun. Et, ça, autant M. Gladu ou M. Vaillancourt vont vous le dire, ce n'est pas la façon de faire. Donc, je pense que notre proposition était une proposition très réaliste et bien, bien étoffée.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le maire. M. le député de Mercier.

M. Perreault: Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le maire. Bonjour, M. l'ex... l'ex toujours... Je pense que vous êtes président maintenant, le vice-président du CMTC, M. Vaillancourt, ou bien vous êtes...

M. Vaillancourt (Gilles): Je ne suis même plus membre du CMTC, M. Perreault.

M. Perreault: Vous n'êtes même plus membre du CMTC. Je me souviens qu'à une époque on avait été assez...

M. Vaillancourt (Gilles): Votre départ a dû avoir une influence sur ma présence.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Perreault: ...on avait été assis un à côté de l'autre pour débattre de ces questions-là. Moi, j'ai deux remarques. Deux questions, deux remarques. La première va aller un peu dans le sens de la dernière intervention de M. Laurin. C'est sûr que ce n'est pas facile de régler des problèmes...

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste trois minutes et demie, si vous voulez...

M. Perreault: Oui. Je vais essayer d'aller vite dans ce cas-là. M. le maire, le problème que j'ai comme représentant des Montréalais dans ce débat, quand je vous entends parler, c'est qu'il reste quand même que nous sommes, bien sûr, Montréalais, mais nous sommes en même temps propriétaires d'automobiles à l'occasion, contribuables, et j'ai un petit peu l'impression que l'addition des propositions telles qu'elles étaient faites ne venait pas corriger le problème du déséquilibre entre les parties et, dans le fond, maintenait sur les contribuables de la Communauté urbaine un fardeau important en termes financiers, quand on regarde un petit peu, là, la façon dont ça se présente.

À titre peut-être d'automobiliste plutôt qu'à titre de contribuable ou d'usager, ça réglait peut-être des problèmes des villes, mais pas nécessairement ceux des contribuables, et j'aimerais vous entendre un peu là-dessus, parce que votre proposition, en rajoutant au fardeau des automobilistes — je pense qu'il y a presque la moitié des automobilistes qui sont sur le territoire de la Communauté, en région de référence...

M. Vaillancourt (Gilles): C'est le taux de motorisation, M. Perreault, qui est plus élevé dans les couronnes. Vous allez comprendre que, chaque fois que vous augmentez les droits d'immatriculation, vous augmentez davantage l'effort de ceux qui sont mieux nantis et qui sont peut-être dans la première ou la deuxième couronne...

M. Perreault: Oui, mais...

M. Vaillancourt (Gilles): ...et qui, per capita, ont un taux de possession d'automobiles plus grand.

M. Perreault: Oui, mais si le parc automobile sur l'île est près de 50 % du parc total, et même peut-

être un peu plus, on vient apporter, en choisissant ce moyen, aux contribuables de la Communauté, indirectement, comme automobilistes, un fardeau supplémentaire. En tout cas, je signale ça.

J'ai une deuxième question. Je ne veux pas trop m'étendre là-dessus, j'ai une deuxième question, elle est plus sur le fond. Moi, je suis surpris que, pour les gens de la région de Montréal, ils ne voient pas un certain intérêt — et j'aimerais vous entendre parler de ça — à ce que la nouvelle Agence, le nouvel organisme, mette de façon très claire le gouvernement dans le coup, les deux pieds et les deux mains dedans, quant à l'évolution de l'organisation et du financement des transports dans la région de Montréal, pour une raison qui est un peu liée à la logique des besoins de la métropole et du transport public, à l'interaction entre le transport routier et le transport public en matière de choix. J'aimerais vous entendre un petit peu m'expliquer pourquoi, par-delà le nombre de personnes et les votes, là, pourquoi vous ne trouvez pas un avantage à ce que le gouvernement du Québec redevienne au coeur de la problématique des transports en commun dans la région de Montréal.

M. Bourque (Pierre): Alors, je voudrais juste, premièrement, pour l'avantage de tout le monde, là, citer une étude, «Making Transit Irresistible», qui est d'un des plus grands spécialistes américains. Deux graphiques. Là, vous allez comprendre assez rapidement: Canada-États-Unis. Le transport en commun au Canada qui est en chute libre; États-Unis, qui se maintient. Deuxièmement, pour répondre aux questions, les coûts d'essence dans le monde. Vous allez voir que le Canada est très, très loin comparé à tous les autres pays d'Europe et du Japon, etc. Le coût des taxes, etc. Je pense que c'est important que vous sachiez ça.

Deuxièmement, pourquoi le gouvernement... On veut travailler en partenariat, c'est évident. C'est évident que notre volonté, c'est le développement économique. Ce qu'on dit, d'autre part, compte tenu qu'on met déjà 420 000 000 \$ dans le transport en commun, compte tenu qu'on est près des gens, qu'on veut être près de la gestion quotidienne, je veux dire, on veut simplement garder le contrôle des élus. Ce qu'on demande, c'est quatre-trois, on veut que le gouvernement soit là, travailler en harmonie avec le gouvernement. On est plus près des besoins des gens, et faire le joint entre le local et le régional métropolitain, on se donne cette obligation-là. C'est la première fois qu'on est ensemble d'une façon aussi évidente, et on se donne une obligation de résultats. Alors, le danger, c'est de créer un organisme plus technocratique.

• (16 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le maire. Alors, le temps pour les ministériels est écoulé. M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. D'entrée de jeu, les premières remarques du maire de Montréal... Vous êtes déjà tous salués individuellement puis

collectivement. On va prendre les 20 minutes pour parler des vraies affaires. La loi fait de vous autres l'interlocuteur premier. Ça, c'est les mots du maire. D'ailleurs, dans les notes explicatives, vous avez l'obligation de soumettre un projet, ce que vous avez fait, à défaut de quoi eux autres procèdent. Donc, ça, votre travail, vous l'avez fait. Ce n'est pas une habitude qu'il y a dans la région de le faire, mais avec les suivis du rapport Pichette, qui établissait comme les deux vraies priorités de la grande région le transport en commun puis le développement du territoire... Si on n'est pas capables de s'entendre là-dessus, on va parler, là, de bien d'autres choses. Mais c'est ça, les priorités.

Face à ça, vous avez collaboré. Vous avez eu des rencontres avec le ministre. Le ministre indiquait et vous laissait croire que, finalement, il tiendrait bien compte de votre présentation et que vous retrouveriez des amendements à son projet de loi qui retiendraient les suggestions que vous avez faites.

Le projet de loi, on commence à en parler. La date butoir, c'est toujours le 1er janvier 1996. Donc, au moment où on se parle, il nous reste un peu moins de trois semaines. Et là j'ai pris connaissance dans les médias de votre position, que vous retirez votre proposition. Le ministre, hier, nous a remis au-delà d'une cinquantaine d'amendements à un projet de loi qui contient déjà 146 articles, et le document qu'on vient de me remettre, qui compare votre proposition à la leur, quand on les comptabilise, on arrive à 146 articles. Ça prendrait 101 amendements additionnels. Ça fait que, là, je vous laisse la parole. Il va falloir que vous m'expliquiez que quand vous établissez un consensus qui représente 90 % de la population du territoire, quand vous êtes des contributeurs pour 422 000 000 \$ par rapport à 129 000 000 \$, comment vous arrivez avec une disparité si forte, au point où vous dites que vous retirez l'ensemble de vos propositions. Comme responsables, on a besoin de vous entendre là-dessus. Qu'est-ce qui fait que, quand vous vous rencontrez, vous vous parlez puis vous ne vous comprenez pas? On a besoin de savoir ça, dans un premier temps.

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

M. Bourque (Pierre): Le ministre Léonard nous avait donné jusqu'au 15 septembre, et je peux vous dire que les gens, nos experts et le comité aviseur, le comité de la TPM, on s'est réunis tout l'été. On a travaillé tout l'été pour faire une proposition qui est remarquable, qui a même été soulignée pour son caractère exceptionnel par la Table. Ça n'a pas été facile pour nous d'arriver à un consensus. 90 %, c'est beaucoup. Honnêtement, là, surtout maintenant qu'on... Là, il y en a encore deux. On est peut-être rendus à 98 %, parce qu'on a... Le projet de loi... Et, ça, c'est un autre volet intéressant. Ceux qui ont le plus crié, bien sûr, sont exclus. C'est un peu... Pour une fois qu'on se prend en charge, on écoute ceux qui sont un peu les... qui ont tiré chacun de leur bord.

Le 15, on a demandé un délai de deux semaines. On a soumis, tel que prévu, au ministre, M. Léonard, notre projet, la contre-proposition. Ensuite, on est tombés dans le référendum. Donc, on n'a pas eu le temps. Malheureusement, il y a eu aussi un changement ministériel. On n'a malheureusement pas eu le temps de rencontrer, comme je l'aurais souhaité, M. Campeau, qui vient de reprendre le dossier. C'est pour ça qu'actuellement c'est important, cette présentation, pour vous donner... Moi, j'ai eu le plaisir de rencontrer M. Campeau et de mieux faire connaître notre point de vue. Je pense qu'il faut maintenant qu'on évolue ensemble, qu'on trouve un compromis entre les deux propositions, parce que c'est fondamental, ce que vous allez faire. Est-ce que vous allez, d'un geste, faire éclater la cohésion, la concertation régionale, l'obligation qu'on s'est donnée de réussir?

Il ne faut pas oublier que c'était... pour nous, c'est le plus gros dossier qu'on a eu. On commence à vivre ensemble. Et là on arrive tout de suite... Le dossier de transport qui nous est arrivé au mois de mars sans qu'on le sache. On a travaillé fort. Je peux vous dire que, maintenant, on va continuer à travailler ensemble. C'est pour ça qu'il ne faudrait pas que cette première étape finisse mal pour nous. C'est pour ça qu'on y met beaucoup d'attention, puis on compte sur vous pour voir les impacts de votre décision.

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

M. Cherry: Une deuxième question, Mme la Présidente. Vous avez répété, M. Bourque, à deux reprises qu'il est important pour vous autres, à cause des contributions financières et ce qu'on exige de vous, que vous continuiez à avoir le contrôle par rapport au nombre de gens qui vont composer le conseil d'administration. Vous l'avez souligné, je pense, à deux reprises. Pourquoi c'est si important que ça pour vous autres? Mon collègue, là, M. Perreault, lui, vient dire: Pourquoi vous ne permettez pas au gouvernement, pour une fois, de s'impliquer puis de vraiment... Pourquoi vous tenez à ce point-là à ce que ce soient vous autres? C'est un sens aigu des responsabilités, tout d'un coup, qui arrive? Ou bien... Non, non. Je veux vous entendre, là, parce que le ministre, lui — et je termine ma question avec ça — quand je l'ai questionné: Pourquoi vous exigez, vous, M. le ministre, que ce soit cinq et que, finalement, vous en contrôliez trois sur cinq? La réponse qu'il m'a donnée: Je veux que les qualités de ce conseil d'administration soient: Simple, souple et efficace. Expliquez-moi donc, vous autres, pourquoi vous trouvez que, composé comme le gouvernement le suggère, ça ne sera ni simple, ni souple, ni efficace.

M. Bourque (Pierre): Tout simplement parce qu'on n'a pas le contrôle sur les dépenses, cher monsieur. On s'est donné, nous, une obligation de garder, de respecter le budget, d'interdiction de faire des

déficits; on ne peut plus augmenter les taxes de nos gens. Comme c'est toujours le foncier qui écope, comme vous connaissez la situation financière de nos villes, comme on doit changer la façon de faire, on pense qu'on est mieux placé, on s'est donné des règles internes de respecter les budgets, et on ne sait jamais ce qui peut arriver. Si on décide de faire tel et tel investissement sans la concertation, c'est tout le temps les élus locaux qui écopent, et on ne veut plus de ça. On veut arrêter l'hémorragie des dépenses publiques. C'est pour ça.

M. Cherry: Merci.

M. Vaillancourt (Gilles): Si vous me permettez, j'aurais un point à faire là-dessus. L'organisme, en ayant peu de membres du conseil d'administration, sera probablement très souple, etc. Mais j'ai dit l'autre jour au ministre, lorsqu'il a fait cette affirmation, que si c'était ça, un organisme souple — il devait n'être composé que de cinq personnes — il y a une petite difficulté. Tous les conseils municipaux... Le plus modeste conseil municipal au Québec a au moins six échevins puis un maire. Moi, j'en préside un de 25; le maire Bourque en préside un de 52 dans la même région. L'autre réalité aussi, c'est qu'on parle d'un organisme qui a à peu près 150 000 000 \$ de budget. Dans le transport en commun, quand on regarde le budget de la STCUM, la STL, la STRSM, les CIT et le CMTC, on parle d'à peu près 1 000 000 000 \$ qui sont tous dirigés par des élus. Comment aurions-nous la compétence pour diriger 1 000 000 000 \$ de budget, et nous perdrons la compétence dès qu'il s'agit des lignes régionales et d'un budget de 150 000 000 \$?

Il y a un manque d'équation entre les deux sens de responsabilités. Nous, on a confiance, on veut garder la présence du gouvernement. Notre plus grande difficulté actuellement, c'est qu'on sent que le gouvernement n'hésiterait pas, éventuellement, à probablement se retirer, en tout cas à diminuer l'importance qu'il accorde à beaucoup de subventions, que ce soit pour l'achat des équipements ou pour d'autres dépenses d'infrastructures, dans lesquelles il y a des programmes actuellement. Et, dans ce sens-là, on veut la présence du gouvernement. Mais le projet de loi 102 garde la primauté au gouvernement d'engager, évidemment, les crédits; crédits qui finissent par engager les taxes foncières.

Tout simplement pour vous donner un ordre de grandeur entre les deux propositions, celle de la Table des préfets et des maires a pour effet, en dollars de 1996, d'amener la ville de Laval, sur six ans, à payer 12 700 000 \$ de plus pour les mêmes services qu'elle a actuellement. On ne compte pas l'arrivée du métro, on ne compte pas le développement que nous ferons de nouveaux produits. Mais si on regarde la proposition chiffrée qui est celle sur la table, c'est 35 600 000 \$. C'est quand même un écart de plus de 23 000 000 \$ entre les deux. J'ai entendu des gens tout à l'heure dire: Oui, mais les couronnes ont échappé trop longtemps. Je pourrais vous dire que la recherche de l'équité entre les

partenaires de la région m'amènerait à déposer devant vous aujourd'hui une réclamation. Nous sommes la seule ville au Québec qui a eu ses chemins, sans compensation, 25 ans avant tout le monde. Alors, si on veut uniquement corriger les erreurs de l'inéquité fiscale du passé, faisons en sorte qu'on n'en fera pas de plus grandes dans l'avenir, et celle-ci nous apparaît une plus grande encore dans l'avenir.

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

M. Cherry: Comme le maire de Laval vient...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez aussi des collègues qui veulent avoir des questions.

M. Cherry: Oui. Comme dernière question, Mme la Présidente. Comme le maire de Laval vient de parler de la différence, au point de vue coûts, entre la proposition et le projet de loi, si je posais la même question au maire de Longueuil: Qu'est-ce que ça veut dire, comme différence, en coûts? Terminé. Pour moi, ça va.

M. Gladu (Claude): Chez nous, la Rive-Sud...

La Présidente (Mme Bélanger): Une réponse courte, si c'est possible.

• (16 h 10) •

M. Gladu (Claude): Oui, certainement. Chez nous, la Rive-Sud, Longueuil, ça représenterait, après six ans, 50 000 000 \$ ajoutés à notre quote-part, quelque chose qui est impensable. Ça veut dire qu'il y a une différence avec la proposition de la loi 102 et la nôtre, 39 000 000 \$ de différence.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme la députée de Marguerite-Bourgeys.

Mme Frulla: Merci, Mme la Présidente. Je souhaite la bienvenue à tous, moi aussi. J'aimerais... Je ne sais pas si je me trompe, mais, dans la proposition de la loi 102, dans le résumé des deux, et dans la proposition régionale — corrigez-moi, là, si ma lecture est fautive — il y a deux choses qui me frappent d'abord. C'est la différence quand on parle du contrôle. Il y a une différence tangible au niveau de la volonté du conseil d'administration d'avoir la majorité des élus et d'autres partenaires versus ce qui est proposé par la loi 102. Mais il me semble aussi, à lire les deux, que le contrôle va aussi un peu plus loin. Les infrastructures régionales, par exemple, dans ce chapitre-là, on dit: L'Agence détermine les infrastructures et en devient propriétaire; et, de l'autre côté, dans la proposition régionale, on dit: L'Agence adopte un règlement comportant une grille d'analyse pour la détermination et le développement des infrastructures régionales. La propriété des infrastructures existantes demeure aux

AOTC... Donc, il me semble qu'il y a une volonté, au niveau de la proposition régionale, de dire: Les élus gardent le contrôle, oui, mais se servent aussi de leur organisme pour, encore une fois, sans tout remettre en question, se servent de leur organisme pour opérer et faire cette synergie-là. Est-ce que j'ai bien lu, là? C'est plus que...

M. Bourque (Pierre): C'est exact. C'est vraiment ça. La STCUM continue à gérer le métro, etc., la STL, la Rive-Sud. On se fie à leur capacité aussi de bien gérer. L'Agence ne fait que la coordination, et tout ce qui est transport régional... ne s'imisce pas, ne devient pas propriétaire de toutes ces installations-là.

Mme Frulla: Donc, c'est pour ça que, dans votre proposition, si je pousse plus loin, dans votre proposition, il est capital que les élus, étant responsables de leur société, deviennent aussi majoritairement responsables du conseil d'administration.

M. Bourque (Pierre): Exact.

Mme Frulla: Donc, il y a une différence de...

M. Bourque (Pierre): L'arrimage va se faire beaucoup plus facilement parce que déjà, localement, on est là. Donc, c'est normal qu'on soit là aussi pour l'Agence. Comme l'a dit M. Vaillancourt, c'est 1 000 000 000 \$ qu'on gère actuellement.

Mme Frulla: Donc, il y a une différence de philosophie aussi, là, il me semble.

M. Vaillancourt (Gilles): En plus, il y a, je dirais...

Mme Frulla: C'est-à-dire que l'objectif est le même, mais...

M. Vaillancourt (Gilles): ...de tenter d'éviter... Imaginez-vous, là, le métro se prolongeant, disons, vers Saint-Hubert, pour ne pas dire vers Laval, et là il y a un bout du tronçon qui appartiendrait à l'agence régionale et un bout qui appartiendrait encore à la STCUM. Bon, l'agence régionale détermine que le métro lui appartient tout entièrement. Comment on va établir les mécanismes de compensation? Qui va devoir quoi à qui? Finalement, dans la pratique, il y a d'énormes difficultés qu'il faut entrevoir dans la proposition qui est là devant vous. En tout cas, c'est ce que nos sociétés nous ont fait valoir, que ça devenait beaucoup plus simple si chaque équipement est rattaché à son territoire et à l'organisme juridique qui doit le contrôler.

Mme Frulla: Une autre question aussi... Là, je m'adresse un peu dans le même sens que le député de Mercier, là, je m'adresse au maire de Montréal. Nous, Montréalais, avons quand même beaucoup donné. En-

core une fois, si je regarde les deux propositions, pour le Montréalais contribuable, payeur de taxes, qui a supporté longtemps seul les infrastructures et qui a déjà donné, lequel des deux projets, pour le Montréalais, selon vous, est le plus... je dirais le plus profitable?

M. Bourque (Pierre): Bien, la proposition de la Table des préfets, je vous l'ai dit tantôt, c'est un plus de 31 000 000 \$. La proposition du gouvernement, c'est 13 000 000 \$, mais il faut enlever 10 000 000 \$ qu'on va payer en taxes foncières, de 17 000 000 \$. Donc, la proposition de la Table est beaucoup plus intéressante parce qu'on va chercher plus de revenus. C'est ça qu'il faut comprendre, notre proposition va chercher plus de revenus des automobilistes. Donc, on se donne plus de moyens de développer le transport en commun. Pour nous, c'est fondamental. Si on veut en venir à bout, avec les problèmes de la circulation, il faut qu'on développe le transport en commun.

Mme Frulla: Une toute dernière question. Au niveau, finalement, de la disparité géographique entre les deux propositions, est-ce qu'il ne faut pas non plus, il me semble, et c'est arrivé dans tous les gouvernements, que ce soit une proposition, par exemple, faite et élaborée à partir de Québec pour Montréal, donc à partir d'une vision capitale pour Montréal? Ce qui m'amène à parler de la géographie, de tout ça. Quand vous dites: On a 90 % de l'assentiment des maires, c'est dans les régions que vous proposez dans votre...

M. Bourque (Pierre): Non, non. Dans notre proposition, dans les 132.

Une voix: Oui, c'est ça.

M. Bourque (Pierre): Si on réduit à 96 %... Là, on est rendu à 95 %, 98 %...

Mme Frulla: O.K. Mais dans les 132, là, dans votre proposition à vous, quand vous dites: On regroupe tout l'ensemble, là on va chercher 90 % de l'assentiment de l'ensemble.

M. Bourque (Pierre): Oui. Exact.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste cinq minutes, puis un autre intervenant, s'il vous plaît.

Mme Houda-Pepin: M. le maire, MM. les membres de la Table, en tant que députée de La Pinière, donc de la Rive-Sud, je suis particulièrement concernée par ce projet de loi qui a un impact sur la population de

la Rive-Sud. Je suis heureuse, d'ailleurs, de constater la présence dans la délégation du maire de Longueuil et de M. Vandellac. En termes d'équité fiscale, je voudrais savoir si vous avez évalué les incidences financières engendrées par ce projet de loi sur une période à moyen terme, en termes de services aux usagers et de manque à gagner pour les municipalités de la Rive-Sud? J'aimerais...

M. Bourque (Pierre): M. Gladu va vous répondre.

Mme Houda-Pepin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Gladu?

Mme Houda-Pepin: Gladu.

M. Gladu (Claude): Oui. Comme je le disais tout à l'heure, c'est 50 000 000 \$ en six ans. L'impact, les conséquences, ce serait... On a fait différents scénarios. Tout d'abord, les tarifs locaux et les tarifs régionaux, il faudrait les mettre au même prix, pour un scénario 1 qui serait à 82 \$ et qui, dans le moment, est à 54 \$. En plus de ça, il y aurait une baisse au niveau des services de 10 000 000 \$ qu'il faudrait trouver. Un deuxième scénario qu'on fait, ça serait le tarif local et régional. Il faudrait le mettre à 110 \$, et ça serait encore le même taux, 110 \$, puis, à ce moment-là, il faudrait faire une baisse au niveau des services de 1 000 000 \$. Logiquement, c'est impensable. À ce moment-là, il faudrait couper dans le service quelque chose d'épouvantable, ce n'est pas pensable.

Mme Houda-Pepin: O.K. Très rapidement, au chapitre de la représentation régionale au sein de l'Agence, est-ce que les élus et les représentants de la Rive-Sud souhaitent, en termes d'équité en tout cas, être représentés au sein du conseil d'administration de l'Agence?

M. Gladu (Claude): Oui, certainement. Comme le disait le président, M. Bourque, tout à l'heure, on serait prêts à avoir quatre élus à l'Agence, et sûrement qu'il y aurait un élu de la Rive-Sud qui serait représenté.

Mme Houda-Pepin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bienvenue aux membres de la Table. Juste rapidement, un de ces cas que vous avez mentionnés, M. le maire, touche toute la notion du développement. Dans la proposition faite par la Table, on va être capable de faire mieux ou de faire plus. Dans les termes concrets, c'est quoi, les projets que vous avez envisagés? Dans la pro-

position que vous avez soumise, qu'est-ce qu'on peut faire et qu'on ne peut pas faire avec le scénario de la loi 102?

M. Bourque (Pierre): Il faudrait reprendre les documents du ministère. Il y a toute une série de propositions de développement qui ont été faites, et notre proposition va en chercher pratiquement 50 %, ce qui comprend des projets comme le métro à Laval et d'autres propositions de voies réservées, etc., de développement de transport en commun. Donc, on a pris l'ensemble des propositions qui ont été déposées dans le plan du ministère. Donc, il y a toute une série que je pourrais vous nommer. J'aimerais quand même aussi — pour M. Perreault surtout — vous informer d'une chose: c'est quoi, la proposition régionale, et vous allez voir qu'elle est très équitable. L'île de Montréal va voir, au fond, une augmentation de 8 \$ per capita. Bon. Le territoire de Longueuil... C'est ça. Tous les modes de financement, les citoyens de l'île vont payer 8 \$ de plus. Ceux de la Rive-Sud, de la STRSM, 30 \$ de plus; ceux de Laval, 38 \$ de plus; et ceux des couronnes, 29 \$ de plus. Donc, on a tenu compte de ça dans la proposition. Et, ça, c'est assez important parce que c'est ça que vous voulez rétablir, cette forme d'équité, on en est conscients. Dans la proposition que nous avons soumise, les citoyens de l'île de Montréal vont payer 8 \$ de plus, mais ceux de la Rive-Sud, 30 \$, ceux de Laval, 38 \$, et ceux des couronnes, 29 \$.

● (16 h 20) ●

M. Vaillancourt (Gilles): M. Perreault connaît très bien aussi l'importance des quotes-parts. La proposition ministérielle aurait pour effet d'amener Laval, qui a un taux de tarifs plus élevé avec la Rive-Sud, qui a une offre des services moins élevée que Montréal, à quand même payer, en termes de quote-part sur son budget municipal, 60 %. Il faut se rappeler que si on calcule l'indexation des budgets municipaux, il est moins élevé. La croissance des budgets municipaux maintenant est moins élevée que la croissance des budgets de transport en commun. Donc, à la fin de l'exercice, ça ne serait certainement pas moins de 60 %; ça risque d'être 61 % ou 62 %. Ça placerait donc les Lavallois, qui ne sont pas nécessairement naturellement des utilisateurs du transport en commun... Et rappelez-vous qu'à Laval il y a à peu près 20 % à 25 % du monde qui sont prisonniers du transport en commun. Il y a quand même 75 % du monde qui n'en sont pas du tout prisonniers. Et rappelons-nous que les gens votent et que, un jour, il y en a peut-être qui décideront qu'ils paient moins, et qu'à ce moment-là c'est donc tout le système de transport qu'on mettra en danger. Il y a un équilibre, et on pense que la solution qu'on vous a proposée fait en sorte qu'il y a moins de danger que ce que je viens de vous exposer se produise.

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière petite question, M. le député de Westmount—Saint-Louis.

M. Chagnon: Brièvement, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Malheureusement.

M. Chagnon: ...le député de Saint-Laurent et les membres de la commission de mon côté m'ont demandé de venir pour regarder les aspects plus financiers du projet de loi 102 cet après-midi. Ça me fait plaisir de venir ici, mais je constate, en gros, ceci, de la rencontre que nous avons.

Premièrement, les usagers et/ou les villes sont ceux qui paient le système. 90 % d'entre vous, vous vous êtes solidarisés sur un programme que vous nous déposez ici, et vous n'êtes pas capables de l'avoir.

M. Vaillancourt (Gilles): On ne le sait pas encore.

M. Chagnon: En conclusion, il m'apparaît que ça devrait être effectivement relativement simple de regarder la proposition de ceux qui paient, de ceux qui reçoivent des services, de ceux qui vont les recevoir et, en même temps, prendre en considération l'aspect de solidarité qu'on retrouve dans l'ensemble des régions, couronne nord, couronne sud et Montréal-Centre. Il m'apparaît fondamental de regarder l'ensemble de cette situation-là sous l'angle nouveau que vous nous amenez.

M. Deschênes (Yvan): Si vous me permettez, j'aimerais juste, pour compléter...

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur...

M. Deschênes (Yvan): ...il y a 15 maires et préfets à la Table des préfets et des maires, et l'élément que le député vient de souligner est l'élément qui a fait en sorte que les maires et préfets qui ont appuyé la proposition régionale, c'est le contrôle de l'Agence...

M. Chagnon: Oui.

M. Deschênes (Yvan): ...puisqu'on touche à l'impôt foncier, nous sommes d'accord, mais ce n'est pas de gaité de coeur qu'on accepte le principe de toucher à l'impôt foncier, mais à la condition que les élus contrôlent l'Agence. Alors, on a accepté la proposition régionale comme un tout, une sorte de partenariat, les élus municipaux avec le foncier, les automobilistes qui vont être les bénéficiaires avec le dégageant des autoroutes et des ponts, qui paieront à même l'immatriculation, et le maintien du programme de subvention du gouvernement. C'est un tout pour nous et, évidemment, le contrôle de l'Agence est un élément important.

M. Chagnon: Je vous remercie, Mme la Présidente. Je pense...

La Présidente (Mme Bélanger): Malheureusement, le temps est terminé.

M. Chagnon: ...avoir fait le tour de la problématique.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre m'a demandé d'avoir un petit 30 secondes pour conclure.

M. Campeau: Oui. Vous êtes bien aimable.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a consentement, parce que le temps est terminé?

M. Cherry: Mme la Présidente...

Une voix: ...j'ai une courte question...

M. Cherry: ...comme le ministre et moi, la communication est bonne entre nous deux, là, on avait convenu au début, comme quatre organismes étaient convoqués, que seulement trois se sont présentés, qu'on répartissait le temps. Et le ministre et moi avons convenu que, même s'il faut déborder un petit peu, on le permet. Donc, le ministre peut prendre un peu plus de 30 secondes, ce qui permettrait peut-être à ma collègue d'avoir une dernière petite question après.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, je sais qu'il y a beaucoup de membres...

M. Cherry: Je suis accommodant, moi.

La Présidente (Mme Bélanger): ...de la commission qui sont restés sur leur appétit...

M. Cherry: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): ...parce qu'il y en a d'autres qui m'ont demandé de prendre la parole, mais, malheureusement, le temps est...

M. Cherry: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il y a consentement pour qu'on prolonge le temps, il n'y a pas de problème.

M. Cherry: Un petit peu, oui. Le ministre et un intervenant de chaque côté, et ça va faire.

M. Campeau: Je serai...

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

M. Campeau: ...bref, Mme la Présidente. D'abord, je veux remercier les maires de s'être déplacés. Vous me permettrez de remercier davantage

peut-être le maire Bourque, qui a dû venir ici deux fois cette semaine.

Le gouvernement précédent avait indiqué que la subvention de 50 000 000 \$ prenait fin le 1er janvier 1996. Ce n'est pas une nouvelle, ça, là. Même, il y a eu un prolongement de la subvention. Donc, ce n'est pas tombé comme un cheveu sur la soupe, ça. On avait aussi demandé aux municipalités de nous faire une proposition avant le 31 mars 1995. Je sais, on est tous occupés, et ce n'est pas un reproche que je fais. Ce projet de loi vise à faire la vision régionale et non locale, et, là-dessus, on partage les idées du maire Bourque quand il dit que Montréal, c'est une grande région et ça doit déborder. Ça, là-dessus, on applaudit à cette suggestion du maire Bourque.

Maintenant, les maires, je l'ai dit en conférence de presse, Mme la Présidente, je les trouve intelligents et astucieux et, si j'étais maire, je serais sur leur côté. Parce que je trouve ça tellement habile de venir chercher dans les champs de taxation du gouvernement provincial, du gouvernement du Québec, dans leur proposition, 137 000 000 \$ sur 214 000 000 \$. Ça fait 64 % qu'ils viennent chercher dans le champ de taxation. Et là je souhaite, bien sûr, la bienvenue, et je suis content que mon collègue de Westmount—Saint-Louis soit revenu à l'Assemblée nationale, mais il a parlé tout à l'heure comme si les municipalités fournissaient le gros des revenus. Ce n'est pas vrai. Elles gardent... Leur société, elles la gardent à elles. C'est à elles. Mais, ça, c'est une nouvelle société, et, dans cette nouvelle société-là, le gouvernement, de son champ de taxation, fournit 64 % des revenus. Alors... Et là j'abonde dans le... comme le député de Saint-Laurent disait l'autre jour: «No taxation without representation.» Ça veut dire que si le Québec met tout l'argent de son champ de taxation, bien, il devrait mener. Alors, il ne faudrait pas se mêler là-dessus, sur cet argument-là.

Alors, moi, c'est un petit peu le résumé que je voulais, Mme la Présidente, que je voulais dire: Le gouvernement, de son champ de taxation, selon la proposition des maires, mettrait 64 % des revenus et n'aurait pas le contrôle. Toute bonne compagnie qui se respecte, quand vous avez 51 %, vous prenez le contrôle. Alors, je voudrais, moi, que l'Agence métropolitaine de Montréal soit, bien sûr, gérée comme le public, mais aussi avec un petit sens d'une compagnie. Ça leur permettrait peut-être de faire de meilleures économies, de faire une bonne gestion.

La Présidente (Mme Bélanger): Des réactions là-dessus...

M. Bourque (Pierre): Bien...

La Présidente (Mme Bélanger): ...M. le maire?

M. Bourque (Pierre): Oui. Je voudrais juste dire à M. le ministre que, sur l'ensemble du transport en commun dans la région de Montréal, encore une fois, c'est 15 % seulement qui est financé par Québec. C'est

ça qu'il faut comprendre. On l'a dit tantôt, sur l'ensemble du transport en commun dans la région de Montréal, c'est 15 %. Alors, c'est pour ça qu'on demande notre majorité, parce que l'essentiel du transport en commun est financé par les municipalités.

Deuxièmement, l'immatriculation, ça a été demandé par les municipalités suite à la loi Ryan, à la réforme Ryan, en 1992, je pense. Alors, c'est à ce moment-là que c'est arrivé, l'immatriculation, les droits sur l'immatriculation. Maintenant, pour terminer là-dessus, tout ce que je voudrais... Il y a beaucoup d'expérience autour de la table. Vous avez ici une très vaste expérience de ce qu'est Montréal, la région de Montréal. Je voulais simplement vous quitter là-dessus. Vous avez autour de la table, ici, le maire de Laval, vous avez le maire de Longueuil, préfets de MRC, vous avez les autres préfets derrière, le maire de Montréal, vous avez M. Peter Trent, qui représente toute la Conférence des maires. Je ne sais pas si, dans votre longue expérience de parlementaires et de députés, vous avez déjà vu ce spectacle-là, d'avoir le Grand Montréal uni pour un projet fondamental. Et, ça, je pense que je ne l'oublierai pas. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de La Pinière... Est-ce que vous avez fini, M. le ministre?

M. Campeau: Là, on éterniserait, là. Vous m'avez donné une minute, je ne voudrais pas abuser de votre bonté.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Oui, mais on a convenu qu'on aurait une autre question de ce côté-ci. Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente. Nous avons reçu aujourd'hui les amendements au projet de loi 102.

M. Cherry: Hier.

Mme Houda-Pepin: Hier, pardon. On n'a pas encore fini de les étudier. Je voudrais savoir si vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance.

M. Bourque (Pierre): Non.

Mme Houda-Pepin: Sinon, est-ce qu'il serait possible d'avoir vos commentaires sur ces amendements par écrit? Parce que c'est très important pour nous. Je dirai, pour ma part, qu'on vous remercie tous, tous les maires et les représentants de la Table, parce que c'est toujours important pour nous de vous avoir et d'écouter votre point de vue, d'autant plus que ça s'est fait à pied levé, cette consultation s'est faite très rapidement. On vous remercie tous et chacun, les maires de la Rive-Sud, de Laval ainsi que le maire de Montréal et les représentants de la région de Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Peut-être rapidement. C'est parce que je réagis un petit peu aux commentaires de M. le ministre. Oui, il a raison. Oui, il a raison, dans un sens où celui qui paie, finalement, devrait, en théorie, être le grand responsable, excepté qu'il y a aussi, parallèlement à ça, tout le discours de la décentralisation, et la décentralisation veut dire donner le pouvoir à ceux qui sont capables d'offrir le meilleur service. Alors, il me semble que, dans un discours de décentralisation, il faut aussi avoir une certaine logique, tout simplement.

Une voix: Mais, en plus, ils paient.

Mme Frulla: Voilà. Et, en plus, vous payez un peu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, M. le député de Fabre, est-ce que vous voulez toujours votre question? Non? Alors, nous vous remercions beaucoup. La commission va suspendre ses travaux, le temps de remercier les invités.

(Suspension de la séance à 16 h 29)

(Reprise à 16 h 34)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais à nos invités de bien vouloir s'approcher. J'appellerais l'Office des personnes handicapées et le milieu associatif des personnes handicapées; M. Roger Filion, président de l'Office des personnes handicapées, M. Albert Langlois, porte-parole du milieu associatif...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, à l'ordre! ...et Mme Monique Brazeau, porte-parole du milieu associatif. Alors, vous avez 15 minutes pour exprimer votre point de vue, et il y aura par la suite, avec chacun des membres de la commission, un échange de 15 minutes du côté ministériel et de 15 minutes du côté de l'opposition. Alors, je crois que M. Filion est le porte-parole.

**Office des personnes handicapées
du Québec (OPHQ) et milieu associatif
des personnes handicapées**

M. Filion (Roger): Merci, Mme la Présidente. Je voudrais, en partant, rassurer tout le monde. On n'a pas l'intention de vouloir contrôler l'Agence. On a juste l'intention de vouloir améliorer les dispositions sur son mandat.

Alors, je suis particulièrement heureux de répondre à votre invitation, d'autant que je suis ici avec le mouvement associatif et que nous avons sur la chose un point de vue commun. Et je n'aurais pas voulu rater cette occasion de nous faire entendre des élus dans ce dossier qui revêt pour les personnes handicapées non seulement de la grande région métropolitaine, mais aussi de tout le Québec une importance majeure.

Il y a quelques jours, je transmettais à M. Jean Campeau, à titre de ministre des Transports, qui sera chargé de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, un document énonçant une position commune de l'Office des personnes handicapées du Québec et de plusieurs organismes du milieu associatif des personnes handicapées de la région du Grand Montréal sur le projet de loi 102. Cette position commune de l'Office et du milieu associatif vise à enrichir le projet de loi, compte tenu des besoins particuliers et des problèmes aigus que vivent les personnes handicapées en matière de transport dans la région métropolitaine.

Selon les estimations qui peuvent être faites à partir de l'«Enquête sur la santé et les limitations d'activités» produite par Statistique Canada en 1991, il y aurait aujourd'hui environ 211 000 personnes ayant des incapacités liées à la mobilité qui résident sur le territoire de la métropole. De ce nombre, 15 % à 20 %, c'est-à-dire entre 31 000 et 42 000 personnes, ont des limitations telles que la réponse à leurs besoins de transport requiert des services spécialement adaptés.

Depuis 1979, le gouvernement du Québec a investi des sommes considérables dans le développement du transport adapté. Parallèlement, s'est poursuivi depuis cette époque le mouvement d'intégration des personnes handicapées dans les différentes sphères de l'activité humaine: travail, école, soins de la santé, loisirs. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, les ressources consacrées au transport des personnes handicapées ne suffisent plus à la demande. Le phénomène s'est concrétisé autour de problématiques particulières. Je pense, par exemple, au problème de la réciprocité de l'admission aux services de transport adaptés fournis par différentes autorités organisatrices de transport ou au problème des restrictions de l'admissibilité en fonction des motifs de déplacement. Les personnes handicapées qui ont à vivre ces problèmes ne l'ont pas à subir les usagers des services réguliers de transport en commun ont le net sentiment d'être traités comme des citoyens de seconde classe.

Vous entendrez tout à l'heure les représentants de divers regroupements de personnes handicapées vous en parler avec éloquence. Je me permets seulement de rappeler que la Commission des droits de la personne du Québec a été interpellée à plusieurs reprises quant à ces problèmes. Globalement, la réponse à ceux-ci passe par une adaptation croissante du transport en commun aux besoins des personnes handicapées, la fourniture plus efficiente des services de transport adaptés et une intégration croissante du transport en commun et du transport adapté.

Le projet de loi sur l'Agence métropolitaine de transport propose une approche novatrice pour le développement et l'organisation des transports. Il contribuera sans aucun doute à faciliter les déplacements de la population et le transport des marchandises sur le territoire desservi par l'Agence. Malheureusement, il n'apporte pas de réponses aux problèmes de transport des personnes handicapées.

Le projet de loi et le plan de transport dont il découle s'inscrivent dans la ligne de pensée — responsable en grande partie des problèmes actuels — suivant laquelle le transport en commun et le transport des personnes handicapées sont deux choses. Le projet de loi, en ne conférant à l'Agence aucun pouvoir réel en matière de services spéciaux de transport adapté et de coordination de ces services à ceux du transport en commun, perpétue cette idée. Cela est malheureux parce que l'on manque ainsi une belle occasion de reprendre la situation en main et d'apporter des solutions nouvelles et efficaces dans le respect des autorités concernées.

• (16 h 40) •

En conférant à l'Agence la compétence sur les problématiques connexes du transport en commun et du transport adapté à l'échelle métropolitaine, en assurant la représentation efficace des personnes handicapées au sein de l'Agence et obligeant celle-ci à planifier le développement du transport métropolitain en tenant compte des besoins des personnes handicapées, le gouvernement maximiserait les retombées de ses investissements et ferait d'une pierre deux coups. Il réaliserait ainsi en grande partie son engagement électoral à l'effet d'exercer un leadership pour que des ententes de réciprocité soient conclues entre les municipalités pour le transport adapté. À défaut, il ne faut pas douter que les problèmes des personnes handicapées pour entrer, sortir et circuler dans la métropole n'iront qu'en augmentant. Les récriminations feront de même.

Beaucoup de chemin a été parcouru depuis 1978, année où, par l'adoption unanime de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, l'Assemblée nationale exprimait clairement que l'intégration des personnes handicapées est une valeur fondamentale de la société québécoise. Le transport, à l'instar de l'accessibilité physique des lieux et des édifices, est ce que j'appellerais un facteur primaire de l'intégration sociale des personnes handicapées. Pour vivre en société, il faut pouvoir s'y déplacer; à défaut, l'intégration des personnes handicapées demeure un vœu pieux. Pour la réaliser, il faut nécessairement passer par l'organisation concrète des services. Vous avez aujourd'hui une chance unique d'agir en ce sens dans un esprit de rentabilisation des investissements des fonds publics. Nous vous invitons fortement à saisir cette occasion rêvée.

Et, avant de céder la parole, j'aimerais vous apporter quelques commentaires sur des ajouts qui nous ont été livrés il y a quelques minutes et je voudrais tout d'abord dire que nous applaudissons à l'ajout qui a été

fait à l'article 74 et qui répondait à une de nos demandes, c'est-à-dire incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées. Nous vous disons: Bravo! vous répondez à une de nos attentes.

Les autres éléments qu'on nous a présentés tout à l'heure, et, rapidement, je pense qu'il faudrait en faire une analyse un peu plus serrée. Le remplacement des mots «en commun» par le mot «collectif» suscite chez nous plus d'interrogations. Il faudrait bien définir, savoir si le concept de «collectif» implique transport en commun, transport adapté, covoiturage. Le terme «collectif» revient à plusieurs reprises dans la loi, et je pense qu'il y aurait lieu de bien délimiter ce concept-là.

Également, il n'est pas dit dans les ajouts, mais nous vous le suggérons, il serait tout à fait souhaitable que nous trouvions un mécanisme, une suggestion, une mise en place d'une forme de comité avisé rattaché soit au conseil d'administration ou ailleurs pour assurer que les usagers, particulièrement les personnes handicapées, puissent faire valoir leurs besoins et leurs droits, influencer l'organisation de services. Il ne nous semble pas qu'actuellement la loi prévoit de mécanisme précis à ce titre-là, et nous vous le suggérons fortement.

Maintenant, j'aimerais céder la parole à Mme Brazeau, qui est présidente du regroupement des usagers dans la région de Laval. Mme Brazeau.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Brazeau.

Mme Brazeau (Monique): Mesdames, messieurs, l'Agence métropolitaine de transport aura un important mandat à réaliser: la mise en place et la gestion d'un réseau métropolitain de transport en commun. Cette régionalisation des services de transport en commun pourrait être l'occasion de régler de nombreux problèmes de transport auxquels font face les personnes handicapées, à condition que la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport le permette. Les besoins de déplacements régionaux des personnes handicapées doivent être analysés et pris en compte au même titre que ceux de la population en général. Pour ce faire, la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport 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. De cette façon, l'Agence devrait identifier différentes mesures visant à améliorer l'accessibilité du réseau métropolitain de transport en commun pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

En appui aux représentations que vous venez d'entendre de la part de l'Office des personnes handicapées du Québec, nous voulons illustrer de quelques situations actuelles les problèmes de transport vécus par les personnes handicapées dans la grande région métropolitaine. Quelques exemples devraient suffire ici à justifier nos dires. Une résidente de Laval travaillant au ministère du Revenu à Montréal le jour et ayant des

cours à l'université le soir, ses cours commençant à 18 heures, cette même personne devait partir de Montréal, revenir à Laval sans descendre de son minibus et retourner vers l'université, et ce trajet-là la mettait en retard à ses cours. Pourquoi? Parce que le ministère l'avait demandé. Sur le territoire... Bon. À Laval, tout comme sur la Rive-Sud, les usagers ont un corridor autorisé, ce que les résidents de la STCUM n'ont pas. Sur le territoire de la CUM, les personnes handicapées sont prisonnières de leur île.

L'Agence devrait aussi avoir compétence pour obliger les transporteurs à déplacer les personnes handicapées ne résidant pas sur le territoire qu'ils desservent. Il est question ici de s'assurer de la mise en application de l'admission provinciale prévue dans la Politique d'admissibilité au transport adapté du ministère des Transports du Québec. Je rajoute: Depuis deux ans, ça n'est pas appliqué. Les personnes non handicapées provenant d'autres régions ou d'un territoire non desservi par une autorité organisatrice de transport peuvent utiliser ces services de transport en commun simplement en acquittant le droit de passage. Les mêmes règles devraient s'appliquer pour les personnes handicapées. 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.

Je vous remercie. Je passe la parole à Albert Langlois, de la CUM.

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur, il vous reste trois minutes et demie sur votre temps de 15 minutes.

M. Langlois (Albert): Ça va. Je vais vous parler de deux points: la représentation au conseil de l'Agence et le financement des organismes.

Le premier point. Quand on parlait des projets d'ententes entre les transporteurs pour des projets de réciprocité, je pense que le milieu des personnes handicapées est très craintif vis-à-vis cette modalité d'entente entre les transporteurs, parce que les transporteurs ont eu cinq ans, dans le temps du Conseil métropolitain, ils ont eu cinq ans pour s'entendre sur le dossier de la réciprocité. Ils étaient trois à la table et on n'a pas pu s'entendre sur le dossier de la réciprocité en cinq ans. Et vous connaissez les trois transporteurs principaux. Or, c'est pour ça qu'on est craintif vis-à-vis la représentativité de ces mêmes personnes qui seraient majoritaires au conseil de l'Agence.

La représentation au conseil de l'Agence, comme vous avez vu dans le document, on demande qu'il y ait représentation égale entre les municipalités et les usagers. Je vois que, dans le projet de loi, il y a une proposition de représentants d'une municipalité... socioéconomique et du gouvernement. Alors, ce serait peut-être important de tenir compte que, dans les socioéconomiques, les personnes les plus concernées par le transport collectif, ce sont les usagers avant tout, et je pense qu'il

faudrait mettre une place aux usagers du transport en commun, en particulier, si possible, peut-être les usagers du transport en commun adapté ou le transport adapté, transport des personnes handicapées. Parce qu'il faut comprendre que, quand on parle de transport des personnes handicapées, ça couvre le transport adapté et l'adaptation du réseau régulier.

Et je répète ce que M. Filion a dit tout à l'heure, un comité aviseur serait le bienvenu à l'Agence pour étudier les différentes modalités vis-à-vis du développement du transport régional des personnes handicapées, autant sur l'adaptation que le transport adapté, de même que les fameux comités du conseil de l'Agence qui vont être formés. Ça pourrait être des comités ad hoc. Il serait important que les personnes handicapées soient impliquées dans ces comités-là.

● (16 h 50) ●

Le deuxième point, c'est sur le financement des organismes régionaux et locaux. Avec tout le dossier de la décentralisation et de la régionalisation, les organismes de défense des droits des usagers, en particulier des personnes handicapées, sont plus souvent appelés à intervenir dans ces dossiers-là parce qu'on a des mandats supplémentaires, et, malheureusement, pour le moment, ces organismes-là ne sont financés qu'à un maximum de 10 000 \$ par l'OPHQ. Alors, il serait peut-être important de prévoir dans la loi que l'Agence ait le mandat de financer les organismes de défense des droits des usagers du transport en commun. Car il faut reconnaître que, nous, on a une expertise à livrer, et je pense qu'il faudrait qu'on ait les moyens de la livrer, cette expertise-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, monsieur.

M. Langlois (Albert): En conclusion, une petite conclusion.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Langlois (Albert): Je pense que le projet de loi... Il faudra que le projet de loi, les modifications au projet de loi respectent — et, ça, je l'ai dit le soir de la Table métropolitaine, lundi passé, lundi de la semaine d'avant — que le projet de loi ne fasse pas de discrimination à l'égard des personnes handicapées. Ce qui veut dire que, si l'Agence a le devoir de s'occuper du transport régional des usagers du transport en commun réguliers, elle devra avoir le devoir de s'occuper aussi du transport régional des personnes handicapées et de ne pas dire que, ah! le transport des personnes handicapées, c'est le problème des transporteurs; arrangez-vous, signez des ententes entre vous autres. Alors, c'est important que la loi n'ait pas un caractère discriminatoire vis-à-vis des personnes handicapées.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Brazeau. M. le ministre.

M. Langlois (Albert): M. Langlois.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Langlois, je m'excuse.

M. Campeau: Merci, d'abord, à M. Filion, Mme Brazeau, M. Langlois, d'être venus nous faire part de leurs commentaires sur ce projet de loi. On apprécie votre témoignage.

Je veux aller très vite sur certains points, revenir sur «collectif». On nous dit que «collectif» est plus fort que «commun», ça englobe plus. On va le faire vérifier. S'il devient limitatif, on trouvera un autre mot, on le changera.

On prend bonne note, évidemment, du comité avisur.

Et votre autre commentaire, M. Langlois, sur l'Agence, quand on dit: «définir les modalités selon lesquelles un non-résident peut utiliser». Nous allons biffer, et ça va être un de nos amendements, nous allons soumettre à la commission l'idée de biffer «dans le cadre d'une entente entre des autorités organisatrices de transport en commun». Comme ça, probablement qu'on répondra à votre préoccupation. Ce sera beaucoup plus simple.

La question que j'ai pour un de vous trois, ou madame, c'est que, depuis fort longtemps évidemment, vous revendiquez, à juste titre, de faire reconnaître le principe de la réciprocité des services de transport adapté dans la région de Montréal. Est-ce que vous pouvez nous expliquer quels sont les principaux enjeux de la réciprocité des services de transport adapté, les conséquences qui découlent de l'absence d'une entente entre les autorités organisatrices pour les personnes handicapées?

La Présidente (Mme Bélanger): Qui va répondre à ça? Mme Brazeau?

Mme Brazeau (Monique): Oui, je vais répondre à ça parce que je le vis, je l'ai vécu, je le vis depuis plusieurs années. C'est que, à Laval et sur la Rive-Sud, c'est vrai que nous sommes favorisés étant donné qu'il y a un corridor autorisé, qui est le centre... des hôpitaux, les universités... en tout cas, le centre de la ville de Laval. C'est limité à l'est par le boulevard Pie IX et, à l'ouest, par le boulevard Décarie. Mais, nous, à Laval, nous n'avons pas le droit d'aller au Casino, d'aller à La Ronde, d'aller aux Fêtes gourmandes sur l'île Notre-Dame, d'aller aux courses d'automobiles qui sont là aussi. Le transport de Laval ne nous mène pas là. Ce n'est pas dans le corridor autorisé. Donc, si une personne handicapée n'a pas un bénévole qui peut la conduire là en auto, elle ne peut pas y aller.

Sur la Rive-Sud, je suppose qu'il y a d'autres limitations que je connais moins, mais il y en a sûrement. Si on doit aller à l'est du boulevard Pie IX, en exceptant l'hôpital Maisonneuve, l'Institut de cardiologie et l'hôpital Marie-Enfant, on ne peut pas y aller. Le

transport adapté peut nous descendre sur le boulevard Pie IX et là on appelle un taxi ou... C'est à nos frais, c'est notre préoccupation. Du côté ouest, c'est la même chose. Il y a un centre de réadaptation qui est Constance-Lethbridge. Bien, ils se sont organisés pour venir chercher les personnes qui ont besoin d'aller chez eux. On est continuellement face à ces limitations-là.

Ça peut aller plus loin que ça: ça peut empêcher une personne handicapée d'accepter un travail rémunéré. Parce que vous savez qu'on est pour l'intégration des personnes handicapées, et la façon de s'intégrer, c'est le transport. Mais si le transport ne nous mène pas à l'endroit où un employeur serait prêt à nous employer, on fait quoi?

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

M. Campeau: J'y reviendrai tout à l'heure. Je parlais de la réciprocité, là, entre les...

Mme Brazeau (Monique): Bien, la réciprocité, c'est ça. Bon. Avec le corridor, on peut aller à Montréal, mais pas partout. Je vais parler à l'inverse; les personnes handicapées résidant sur le territoire de la CUM, elles, sont confinées à l'île de Montréal. Elles ne peuvent pas visiter de la parenté ou venir magasiner à Laval ou sur la Rive-Sud.

M. Langlois (Albert): M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Langlois.

M. Langlois (Albert): M. le ministre, j'ai peut-être un exemple à vous donner vis-à-vis du dossier de la réciprocité.

M. Campeau: Monsieur, ce n'est pas un exemple que je voudrais avoir, c'est une solution.

Mme Brazeau (Monique): Une solution. L'admission provinciale...

M. Langlois (Albert): Une solution vis-à-vis du dossier de la réciprocité.

Une voix: Mme Desmarais.

Mme Desmarais (Ginette): Bon. C'est ça qui a été, jusqu'à maintenant, les possibilités qu'on voyait au niveau des déplacements entre régions au niveau du transport adapté. Ça a toujours été au niveau des ententes de réciprocité, parce que, justement, il n'y avait pas cette notion-là de transport métropolitain. C'est ce qu'offre maintenant la possibilité avec le transport métropolitain, parce que les ententes de réciprocité, les difficultés, c'est que ça amène les usagers à devoir faire de correspondance en correspondance, éventuellement, s'il y a des ententes de réciprocité entre les transporteurs, ce qui n'est pas... c'est loin d'être évident. Donc, ils sont

obligés de faire leurs déplacements de correspondance en correspondance, de transporteur à transporteur. Alors que, avec un service métropolitain, ce qui peut être intéressant, justement, c'est qu'un service, par exemple, qui part de Joliette et qui s'en vient à Montréal peut, sur son passage, amener les personnes qui sont situées sur tout le chemin qui s'en vient même si elles ne sont pas résidentes du territoire du service de transport adapté d'où il provient et s'en vient à Montréal, et, encore là, même, peut desservir sur le territoire de Montréal ou, enfin, les laisser à la STCUM, qui, là, les reprend. Mais, actuellement, comme vous savez, la STCUM ne les dessert pas. C'est donc dans ces mesures-là qu'il peut y avoir des solutions.

M. Campeau: Ça va, madame. Merci, madame.

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

M. Lazure: Je salue M. Filion et son équipe de l'Office et je salue aussi les représentantes et représentants du milieu associatif. J'ai eu l'occasion de citer le document que vous avez produit qui s'appelle «Position commune sur le projet de loi 102», produit par les gens de l'Office et le milieu associatif sous la férule de Mme Ginette Desmarais, un excellent document. Je veux les féliciter et, en même temps, je veux féliciter M. Filion aussi, qui a pris bien soin de lire les engagements du Parti québécois, les engagements électoraux du Parti québécois. Effectivement, pour l'information de tout le monde, le 2 septembre, M. Parizeau et moi, avec le député Boulerice, parce que c'était dans son comté, le 2 septembre, nous rencontrions plusieurs groupes de personnes handicapées pour prendre des engagements solennels, et l'engagement 4 — il n'y en avait pas beaucoup, il y en avait six, mais c'était ferme — le numéro 4, c'était, je le résume, là, la dernière phrase: Un gouvernement du Parti québécois fera en sorte d'exercer le leadership nécessaire pour que des ententes de réciprocité soient conclues entre les municipalités pour assurer un meilleur service de transport adapté. On...

M. Campeau: Ce n'est pas des questions au ministre qu'on pose, c'est...

M. Lazure: Non, non...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Il connaît ça, lui. Ha, ha, ha!

M. Lazure: Non, je rends... Je veux simplement...

Une voix: Il y a un grand avenir là-dedans...

• (17 heures) •

Une voix: C'est mon attitude habituelle avec le député de La Prairie.

M. Lazure: Au nom des deux côtés, je veux rendre hommage au ministre de nous donner cette occasion en or de réaliser cet engagement 4, une occasion en or. Mais, sérieusement, M. Langlois l'a dit tantôt, ça fait cinq ans que le Conseil métropolitain de transport devait trouver des solutions et n'a pas trouvé de solutions, n'a pas trouvé de solutions. Je ne pense pas qu'on puisse trouver la solution autour de la table aujourd'hui. Mais je pense qu'on doit donner l'obligation, la responsabilité à l'agence de développement régional d'en trouver des formules appropriées pour que la personne handicapée ne soit pas plus pénalisée que n'importe quelle autre personne quand elle veut se déplacer d'une région à une autre région. Et c'est facile depuis que les critères d'admission — répétons-le, c'est important — sont les mêmes partout maintenant. Grâce au travail du ministère des Transports et du milieu associatif et de l'Office, il y a eu une entente. Alors, une personne admise dans Laval, c'est selon les mêmes critères que sur la Rive-Sud ou à Montréal. Alors, il n'y a pas de raison de ne pas trouver maintenant des mécanismes pour faciliter une entente sur laquelle on est tous d'accord en principe.

Moi, je voudrais dire juste quelques mots. Au fond, je pense que, avant la réciprocité, la principale addition, le principal ajout, je crois, au projet de loi, c'est de rendre bien clair, à l'article 20, que, dans la mission de l'Agence, la mission générale de l'Agence, on inclut — y compris — le transport adapté pour personnes handicapées. Encore une fois, les gens vont nous dire: Bien, c'est évident que ça l'inclut, ça va de soi que ça l'inclut. Ça va peut-être de soi, mais ça va encore mieux en le disant, parce que l'expérience démontre que, souvent, le transport adapté est oublié. Il a été oublié par le Conseil métropolitain de transport pendant cinq ans. En tout cas, s'il n'a pas été oublié, ils n'ont pas agi de façon productive, avec tout le respect que j'ai pour mon voisin de gauche.

Mais, cette mission étant bien comprise, il y a des instruments qui peuvent être donnés pour accomplir cette mission. Et M. Langlois a parlé tantôt d'un comité aviseur. Je pense que c'est important qu'il y ait un comité aviseur. Deuxièmement, c'est important aussi qu'il y ait un groupe régional, la région couverte par le territoire de l'Agence, un groupe qui soit financé. J'ai donné l'exemple l'autre jour, lorsque nous avons commencé les travaux de cette commission, de la Loi sur les services de santé et les services sociaux, qui prévoit, à l'article 226, je crois, que les établissements où il doit y avoir un comité de bénéficiaires, c'est le budget de l'établissement qui finance le comité de bénéficiaires. Et je pense que le budget... Et ça ne demande pas des sommes énormes: environ 50 000 \$. Simplement avec le 0,015 \$ qu'on va collecter, ça donne autour de 40 000 000 \$, 50 000 000 \$. Alors, 50 000 \$, c'est à peine un millième du budget total. Je pense qu'un organisme régional aviseur, qui existe déjà, le RUTA, le Regroupement des usagers du transport adapté inc., joue un rôle très, très utile et jouerait un meilleur rôle encore si on l'aidait financièrement.

Moi, je voudrais simplement demander aux représentants qui sont avec nous aujourd'hui: à part de l'inclure dans la mission, à part de demander ou d'imposer la responsabilité à l'Agence de trouver des mécanismes de réciprocité, à part le financement d'un groupe d'experts-conseils et une représentation au comité, est-ce qu'il y a autre chose de précis que vous aimeriez voir dans le projet de loi?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Desmarais.

Mme Desmarais (Ginette): Quand il est question, à l'article 26, on dit: «L'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus». Après ça, aussi, on définit c'est quoi, le transport métropolitain par autobus, et tout ça. Et ensuite, au niveau d'un amendement, là, il y a un ajout qui est que l'Agence pourra également contracter avec des titulaires de permis de taxi afin d'assurer en son nom un transport collectif par taxi sur tout ou partie de son territoire.

Ce que je comprends — mais, là, c'est, je dirais, une interprétation très rapide — c'est que l'Agence pourrait éventuellement contracter avec une compagnie de taxi pour offrir des services de transport. Là, c'est collectif. Est-ce que ça veut dire adapté? On ne le sait pas exactement non plus, encore là. Mais la question, aussi, que ça amène, c'est: En ajoutant ça, je dirais, ça ne rentre pas plus dans la définition du transport métropolitain par autobus, les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées. Et c'est toujours très questionnant, dans ce sens-là. On peut toujours se dire: Bien, l'Agence n'a donc pas vraiment compétence. Elle peut organiser un service par taxi, mais elle n'aurait pas nécessairement, encore là, compétence sur les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, qui sont définis différemment dans la loi, où ils font une distinction entre transport en commun et services spéciaux de transport pour les personnes handicapées.

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

M. Lazure: Oui. Simplement pour voir votre réaction si, par hypothèse, c'était dit: «L'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus ainsi que sur les moyens appropriés de transport adapté pour personnes handicapées.»

Une voix: Adopté.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on vous remercie, M. le député de La Prairie.

M. Lazure: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que vous n'étiez pas assis à la bonne place.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous auriez dû être assis à la table en face de moi.

Une voix: Ça viendra plus tard.

M. Lazure: Ça vient toujours trop vite, ça. Chaque chose en son temps.

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

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. D'abord, merci à messieurs, mesdames qui avez accepté avec un si court avis, et on a même compris que l'Office a dû quitter des activités. Donc, merci d'être présents. Et le ministre savait qu'on s'en venait avec une série d'amendements, là, de motions pour qu'un tas d'organismes viennent; il a voulu limiter ça à quatre, et, dans les quatre, bien sûr, votre organisme est là. Il est important que ce ne soit pas simplement pour que, comme élus, on se donne bonne conscience, que, quand on fait des auditions, on inclue le groupe des personnes handicapées, dire qu'on les a entendues puis, après ça, si on ne donne pas suite à ce qu'ils nous ont dit... Comme ce n'est pas ça, le but, je me permets d'abord d'insister, encore une fois, pour vous remercier d'avoir accepté d'être présents et de nous faire partager vos expériences, votre vécu. J'écoutais madame, tantôt, que ce soit au niveau des loisirs, que ce soit au niveau de pouvoir occuper un emploi disponible, c'est important qu'on soit sensible à ça. Il s'agit d'être personnellement dans ce besoin-là ou d'avoir des proches qui le sont pour qu'on développe cette sensibilité-là.

Dans un deuxième temps, le député de La Prairie — qui est reconnu pour avoir beaucoup d'attention pour ce sujet et qui y a consacré beaucoup de temps à date, et la rumeur veut qu'il sera impliqué encore beaucoup dans l'avenir — disait tantôt: Il faut absolument qu'on profite de l'occasion. Là, le ministre dit: Aïe! Ne me pose pas de questions. Le député de La Prairie dit: Il faut en parler. Ce que je suggère, c'est que non seulement on en parle, mais qu'on l'écrive dans la loi. Ça, ça fait que, même si on l'a écrit, puis c'est dans les galées que ça apparaît comme ça, et que le gouvernement ajuste sa volonté... Au niveau du discours, ils l'ont. Au niveau du projet de loi, il faut que ça se reflète dans les écrits de la loi pour que ça ait un sens. Et c'est dans ce sens-là que je me permets de vous remercier et d'indiquer au ministre que la compréhension qu'on avait eue des amendements qu'il nous disait qu'il nous proposerait, au projet de loi... Je vais reprendre des paroles que j'ai entendues: Ils sont peut-être un pas dans la bonne direction, mais ils sont loin des attentes que nous avons dans ce sens-là.

Alors, après ces introductions et ces quelques propos, je passerais la parole à celui qui, de notre formation politique, a la responsabilité de ce dossier en

particulier, tout en lui ayant indiqué — il m'a dit qu'il l'a fait — qu'il vous a remis, avant votre parution ici, les amendements vous impliquant pour que l'on puisse faire procéder plus rapidement la période qui vous est consacrée.

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

M. Copeman: Si vous permettez, Mme la Présidente, une série de questions très pointues et courtes concernant les amendements. Je pense qu'on a compris la question de la mission de l'Agence. Êtes-vous satisfait — j'imagine que ça vient dans ce sens-là — que, si on change les mots «transport en commun» par le mot «collectif», ça inclut nécessairement le transport adapté?

• (17 h 10) •

M. Fillion (Roger): En fait, à notre avis, non. En fait, ce qu'on disait dans notre propos tantôt, c'est que le terme «collectif» n'est pas aussi évident. On désigne déjà, de façon claire et nette, le transport adapté ou le transport aux personnes à mobilité restreinte; aussi bien le dire, appeler un chat un chat, et c'est compris par tout le monde. Il me semble que c'est plus facilement gérable, aussi. C'est pour ça que le terme «collectif» — c'est pour ça que j'insistais là-dessus — mériterait d'être bien défini pour que ce soit compris de tout le monde, des usagers comme des gestionnaires.

M. Copeman: Dans votre mémoire, Mme Desmarais, vous parlez, à l'article 26, de la définition de ce que c'est, le transport métropolitain, parce que l'article 26 indique que «l'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus». Quelle est votre opinion quant au libellé de cet article-là? Est-ce que l'insistance sur «par autobus», dans l'article 26 tel que rédigé, selon vous, est trop limitative et, si oui, pensez-vous que l'ajout, dans le même article, dans un amendement proposé par le ministre, d'une notion que l'Agence peut contracter avec des services de taxi répond adéquatement à cette préoccupation?

Mme Desmarais (Ginette): Tout à l'heure, bon, le commentaire que j'amenais, c'était précisément sur cet article-là, où il pourrait être intéressant, justement, de préciser que l'Agence a également compétence sur les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées. Maintenant, quand il définit le transport métropolitain par autobus, c'est vrai que ça laisse toujours le hic que les... Parce que, même si on dit: l'Agence peut organiser, contracter avec des services, avec des permis, avec des taxis, les sociétés de transport ou les organismes de transport qui, eux, contractent avec des taxis, est-ce que ça sera considéré comme du transport métropolitain par autobus? Tu sais, il y a comme... Parce que, là, ce qu'on dit, c'est: l'Agence pourra contracter directement avec des taxis. Est-ce que c'est ça, la volonté, ou bien... Mais c'est comme si ça ne tenait pas

compte que les sociétés et les organismes de transport contractent, eux, déjà avec des taxis, et les taxis, bien, ça ne fait pas partie de la définition d'autobus, encore là.

Mais, bon, déjà, par contre, si on dit qu'au niveau de la compétence de l'Agence les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées... L'Agence, si elle a compétence là-dessus, on pourrait dire: Bon, bien, par ce biais-là, elle a également compétence sur les services de taxi des organismes de transport. Mais disons que ça devient un peu contradictoire, là, dans une même... Il y aurait peut-être des choses à ajuster dans ce sens-là.

M. Copeman: Au sujet de la question de réciprocité, qui est essentiellement à l'article 34 de la loi. L'article 34 de la loi commence avec les quatre petits mots: «L'Agence peut notamment», puis on continue et, au paragraphe 8°: définir les modalités selon lesquelles la réciprocité peut être faite. On a beaucoup entendu parler de cette même possibilité existait avec le CMT depuis cinq ans. Il n'y en a pas eu, d'entente de réciprocité. Y a-t-il, selon vous, une autre façon d'obtenir une obligation de résultats? Pas un pouvoir de résultats, mais une obligation de résultats dans le sens de la négociation des ententes de réciprocité?

M. Langlois (Albert): Il faudra que ce mandat-là, de réciprocité, soit dans la mission de l'Agence. L'Agence devra, et non pas pourra. C'est ça, la problématique. C'est que, comme M. le député disait, dans la Loi sur le Conseil métropolitain, il existait: le Conseil métropolitain peut signer des ententes de réciprocité. On dirait qu'on a transféré l'article du Conseil métropolitain à l'Agence métropolitaine. En cinq ans, le «peut» est devenu qu'ils ont fait peu et rien du tout.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Copeman: C'est clair.

Mme Desmarais (Ginette): Est-ce que je pourrais ajouter un petit commentaire?

M. Copeman: Oui.

Mme Desmarais (Ginette): En fait, les ententes de réciprocité en tant que telles, ce que ça permet, les ententes de réciprocité, c'est de permettre à un transporteur de circuler sur le territoire d'un autre après entente. Et, dans ce sens-là, bon, est-ce que c'est nécessaire, dans le cadre de, je dirais, la nouvelle version du transport métropolitain, qu'il y ait vraiment des ententes de réciprocité dans ce sens-là? Parce que, là, l'idée, c'est plutôt de développer des services métropolitains et pas, comme telles, des ententes pour dire: Bon, toi, tu viens jusqu'à un petit bout puis, moi, je vais jusqu'à un petit bout puis, là, toi, tu prends ce petit bout-là. Et c'est là que les ententes de réciprocité telles que conçues jusqu'à

maintenant sont aussi très difficiles pour les personnes handicapées, parce que ça implique énormément de correspondances, etc. C'est beaucoup plus facile de le concevoir dans la nouvelle formule qui est développée ici, avec ce qu'on entend par les transports métropolitains.

Et, au niveau de l'article 34.8, maintenant, avec le nouvel amendement, ce qui devient intéressant, c'est que ça enlève, jusqu'à un certain point, la spécificité des ententes de réciprocité. Mais, par contre, ça met un point plus fort sur l'admission provinciale. Ça dit: l'organisme devra déplacer les personnes qui sont sur son territoire, et il y aura partage des coûts entre les... C'est là que, maintenant, ça devient intéressant dans ce sens-là.

M. Copeman: O.K. Mais, si vous me permettez, on revient toujours... Si j'ai bien compris, le nouvel article 8.1 est plus fort.

Mme Desmarais (Ginette): Non, 8 modifié.

M. Copeman: Oui, mais il tombe toujours dans la notion de qu'est-ce que l'Agence peut faire.

Mme Desmarais (Ginette): Oui.

M. Copeman: Mais il est toujours conditionnel avec ce mot «peut», au lieu de...

Mme Desmarais (Ginette): De «doit».

M. Copeman: ...«doit» ou des devoirs de l'Agence. Alors, j'ai bien compris. Très bien.

M. Langlois (Albert): Aussi, un exemple vis-à-vis de l'organisation du service. Quand on dit que l'Agence devra avoir le leadership du transport régional des personnes handicapées, c'est que, en fait pratique, là, on peut se retrouver avec une entente ou 50 ententes. O.K.? Et ce qu'on veut, c'est faciliter aux usagers d'utiliser ce service. O.K.? On ne veut pas que l'usager appelle à trois sociétés de transport pour faire sa réservation parce que, sur son déplacement, il est passé sur trois services de transport adapté, alors qu'il est obligé d'appeler ces trois services de transport adapté là. C'est pour ça qu'on dit à l'Agence: Ayez un leadership dans ce dossier-là du transport régional des personnes handicapées, et la personne aura un seul appel à faire, et à dire: Je m'en vais à telle place et je reviens à telle place; et c'est le service en tant que tel qui va gérer ce déplacement-là, et non pas un ensemble de transporteurs.

M. Copeman: Surtout quand on connaît l'effort nécessaire pour faire des réservations avec diverses agences ou sociétés.

M. Langlois (Albert): Ha, ha, ha! C'est un gros sujet, on n'en parlera pas.

M. Copeman: Oui, oui.

M. Langlois (Albert): Ha, ha, ha!

M. Filion (Roger): J'aimerais, si vous permettez, ajouter, juste pour conclure sur les ententes...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. Filion.

M. Filion (Roger): ...qu'est-ce qui fait que ça a toujours été difficile. C'est que, un, on n'a pas toujours reconnu l'admissibilité comme telle. Et si on reconnaissait l'admissibilité d'une personne, quand on la reconnaît de par la politique provinciale et si on ne la remettait pas en cause sur le terrain, ça faciliterait les choses; deux, c'est certainement une fausse appréhension sur les coûts appréhendés d'une utilisation; et, trois, c'est une fausse idée sur la complication, sur la planification. Or, on aurait une occasion, en voulant éviter toute cette multitude d'ententes compliquées qui compliquent au plan de la gestion, qui compliquent la vie du monde, si, en partant, on acceptait que les personnes handicapées ont droit au transport, puis, une fois que c'est admis, c'est admis, on peut donc circuler sur le territoire, l'effort doit être mis pour faciliter le transport et non pas pour l'empêcher. Et je pense que, là-dessus, on y gagnerait beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci.

M. Lazure: Consentement?

La Présidente (Mme Bélanger): Consentement. Il reste une minute.

M. Lazure: Juste une courte question, Mme Desmarais. Je regarde la question de «peut» ou «doit», là. L'article 74, c'est une des rares places où on dit: «L'Agence doit produire un plan stratégique de développement», et il y a un amendement de prévu, que le ministre a prévu, 74, deuxième paragraphe, qui dira: «Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport métropolitain, y compris le transport adapté».

• (17 h 20) •

Dans la mesure où, comme Mme Desmarais le dit, dans le nouveau vocabulaire, transport métropolitain, dans le fond, on n'a plus besoin de parler d'ententes de réciprocité, ça va de soi, là. C'est métropolitain, donc c'est admis partout, dans les trois grandes régions. Et si, à ce moment-là, l'amendement qui est proposé par le ministre est adopté et que, là, on a l'obligation de prévoir un plan de développement du transport métropolitain, y compris le transport pour personnes handicapées, à ce moment-là, peut-être qu'on peut oublier toutes ces questions des ententes de réciprocité. C'est votre avis?

Mme Desmarais (Ginette): Oui.

M. Copeman: Vous pouvez peut-être même encourager un avis contraire.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon...

M. Copeman: N'est-il pas vrai...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est terminé.

M. Copeman: Bien, on a accordé une toute petite minute au député de La Prairie.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il lui restait 30 secondes.

M. Copeman: Trente secondes. N'est-il pas possible, par exemple, qu'il y ait une différence entre un plan stratégique et vraiment la livraison des services dans le territoire? Moi, j'en ai vu, des plans stratégiques qui sont restés tablettés pendant bien des années...

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

M. Copeman: ...tandis qu'on parle vraiment de la prestation des services.

La Présidente (Mme Bélanger): Il te reste deux minutes.

M. Copeman: Oh! Il me reste deux minutes. Bon, on va continuer.

M. Lazure: Tu peux élaborer ton discours.

M. Copeman: N'est-il pas possible que, en limitant cet amendement à la question d'un plan stratégique... Ma crainte serait qu'un plan stratégique versus, vraiment, la prestation de services, ce ne soit pas tout à fait pareil. En tout cas, pensez à ça, vous autres, puis...

M. Langlois (Albert): Ce que M. le député dit, c'est vraiment deux points différents, de faire des plans de développement et d'offrir des services de transport régional des personnes handicapées. Je pense qu'avec votre expérience de député... Il y a beaucoup plus de plans de développement sur les tablettes que d'offres de services.

M. Copeman: Merci, M. Langlois.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, d'autres questions ici? Il reste une minute. Non? Ça va? Oui, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Juste rapidement. Moi, je connais moins le dossier, mais s'il y avait un meilleur aménagement de tout ça, est-ce que ce serait possible de sauver de l'argent?

Mme Desmarais (Ginette): Je pense que, déjà, on sait, par exemple, qu'il y a justement des organismes de transport, des OSBL de transport adapté qui sont situés dans les couronnes nord et sud qui font déjà, genre, 75 % de leurs déplacements vers l'île de Montréal. Mais ces transporteurs-là ne prennent pas sur leur passage les individus qui ne demeurent pas sur le territoire qu'eux desservent normalement. Donc, s'il vient de Joliette, mais en passant, les municipalités où il va passer, il ne prendra pas ces gens-là. Il y a donc quelque part une utilisation des ressources qui est comme très «questionnante». Et il y a beaucoup de petits OSBL comme ça qui fonctionnent tous de la même façon. Donc, c'est une piste, là, mais... Et on peut penser à des choses qui s'en viennent, comme les minibus adaptés actuellement qui vont comporter plus de places pour les fauteuils roulants mais plus de places comme véhicules en général — ils vont comporter une trentaine de places — et qui peuvent être intéressants aussi à utiliser éventuellement pour la clientèle du réseau régulier. Et, donc, s'il y a effectivement un service interrégional qui s'organise et qui n'a peut-être pas suffisamment de monde pour toutes les personnes handicapées mais qui a... Ensemble, avec la clientèle régulière, ça peut donner, là aussi, une intégration des modes de transport qui peut être intéressante à évaluer puis, en même temps, bon, au niveau des investissements aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci de votre présence, merci aux membres de la commission. Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 24)

(Reprise à 17 h 26)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais aux membres de reprendre place. Alors, nous en sommes rendus à Transport 2000. Nous avons M. Normand Parisien, directeur et coordonnateur, et M. Richard Beaulieu. Alors, vous avez 15 minutes pour faire votre présentation.

Transport 2000 Québec

M. Parisien (Normand): Merci, Mme la Présidente. Bonsoir, les membres de la commission. Transport 2000 est une association nationale sans but lucratif qui est contrôlée par des citoyens et qui jouit d'un financement mixte, public et privé. Alors, on est tout à fait honorés, Mme la Présidente, d'avoir été invités pour témoigner à cette commission dans l'affaire relative au projet de loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. Et notre président s'excuse de ne pas être ici, il est retenu par son travail et, bon, les membres du conseil sont bénévoles. Alors, c'est avec une indulgence que je vous prie d'excuser son absence. Bon. Voilà.

Pour ce qui est de la position de l'association relativement au projet de loi... Je m'excuse, j'ai oublié de présenter Richard Beaulieu, qui est à titre de collaboration spéciale pour la recherche dans ce dossier et d'autres qui touchent la mobilité des personnes, et plus spécifiquement les problèmes de socioéconomie des transports.

Bon. Mme la Présidente, nous sommes ici aujourd'hui à votre invitation pour vous exposer un peu dans quelle direction devrait pouvoir s'inscrire la démarche gouvernementale de créer une agence métropolitaine de transport. On a entendu surtout au cours des dernières semaines un certain débat d'ordre institutionnel et fiscal entre le gouvernement — en particulier le ministère des Transports — et la TPM, là, la Table des préfets et des maires de la grande région de Montréal. Et, comme on soulève un débat de fond sur le rôle des institutions dans notre société, on doit préciser nos attentes vis-à-vis de ce projet de loi. Et, en raison des nombreux enjeux en cause, qui sont des enjeux sociaux, économiques et environnementaux auxquels la communauté doit faire face, il est, selon nous, urgent que le gouvernement crée une agence gouvernementale responsable de planifier, coordonner et organiser la mobilité des personnes dans la grande région métropolitaine de Montréal. Nous exposerons plus loin les motifs qui militent en faveur d'une telle intervention et les modalités possibles de mise en oeuvre, mais nous devons d'abord décrire le contexte et les conditions qui déterminent l'urgence de la situation.

Alors, à une période où, souvent, on remet en cause l'action des gouvernements, il y a encore des domaines où le gouvernement peut être efficace. La population élit des députés et des gouvernements pour qu'ils règlent des problèmes. Alors, on va exposer, à notre avis, des raisons pour lesquelles le gouvernement devrait exercer un rôle de leadership dans ce dossier-là. Bon.

• (17 h 30) •

Malgré une commission parlementaire tenue en 1982 et des modifications ponctuelles aux politiques et programmes d'aide en transport terrestre des personnes, nous nous trouvons toujours sans politique nationale de transport ni plan de transport pour la région montréalaise. En revanche, les États-Unis ont déjà adopté, en décembre 1991, une loi qui est en vigueur depuis quatre ans révolus maintenant, l'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, et on s'en va vers la dimension essentielle, aux États-Unis, d'un seul système national de transport où il y a différentes composantes dans le contexte d'une planification centralisée et d'opération décentralisée. Mais le gouvernement conserve une prérogative au niveau des politiques et des orientations de transport. Et toutes les agglomérations urbaines, «Metropolitan Planning Organization», doivent adopter un plan de transport pour bénéficier des programmes d'investissements publics, doivent rencontrer certains critères. Malgré un libéralisme économique poussé, on voit que le Congrès des États-Unis a décidé

que le gouvernement avait un rôle central à jouer à ce niveau.

Au Canada, Toronto et Vancouver s'orientent vers une régionalisation dont le transport constitue une dimension essentielle. Or, en attendant qu'un gouvernement régional ou une institution politique apparentée avec des règles d'imputabilité que cela comporte auprès de la population de la région... il est essentiel que le gouvernement contrôle un plus grand nombre de leviers décisionnels que ce n'est le cas actuellement, bref, pour mettre en place un système régional de transport accessible pour l'ensemble de la population, concurrentiel et efficace.

Certes, les représentants de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal ont soumis une contre-proposition le 12 octobre dernier. On sait qu'il y a eu un travail considérable qui a été fait à cet égard, mais, selon nous, il n'y eut aucune démarche en ce sens-là sans un projet de loi. Il a fallu un projet de loi pour mettre en branle, quand même, certaines initiatives qui traînaient depuis un certain nombre d'années. Mais cet organe de concertation dont le fonctionnement reste très informel ne dispose pas d'une vision intégrée et de l'intérêt régional nécessaire, à ce stade-ci, pour trancher au-delà des intérêts locaux plus ou moins divergents. D'ailleurs, on a vu, avec l'introduction de la loi sur la réforme de la fiscalité municipale en 1992 et la mise en place du Conseil métropolitain de transport en commun, toutes sortes de décisions plus ou moins erratiques dans les budgets des sociétés de transport et les décisions locales. En 1992, la CUM a investi beaucoup d'efforts; pendant ce temps-là, la Rive-Sud de Montréal et Laval se sont retirées. Depuis une année ou deux, Laval et la Rive-Sud consolident des efforts alors qu'à la CUM on remet en question des engagements relativement récents.

Alors, on voit qu'il n'y a pas vraiment concordance des décisions, et, pour nous, c'est préjudiciable au bien-être régional sur les plans social et économique. Et, pendant cette période, un parc de stationnement incitatif régional de première importance comme Henri-Bourassa, malgré de nombreuses représentations qu'on a faites, a été fermé et, malgré plusieurs années de tractations, une artère importante sur le plan régional, un investissement public comme le boulevard Pie IX, qui est une voie régionale, n'a toujours pas été complétée; ça s'arrête à la frontière de la municipalité de Montréal-Nord. Alors, on voit qu'il y a vraiment une paralysie décisionnelle au niveau local qui, jusqu'ici, a malheureusement été constatée.

Et, plus près de nous, avec l'achèvement d'un investissement majeur pour la région métropolitaine et pour le Québec même, puisque c'est une vitrine technologique essentielle, le train régional Montréal-Deux-Montagnes. Malgré certaines démarches du gouvernement pour tenter d'intégrer les réseaux avec cet axe régional, le Conseil métropolitain de transport en commun s'est refusé à considérer un tarif provisoire d'intégration interrégionale. Alors, le gouvernement a dû procéder par un décret.

Ensuite, pour ce qui est de régler des problèmes de rivalité d'emprise avec une société ferroviaire, encore, il n'y a toujours pas d'installation en place pour permettre à cet équipement qui a coûté à la collectivité québécoise 300 000 000 \$ et pour lequel on devrait être fier... Mais, à cause de ces problèmes locaux, le train doit rouler à 20 milles à l'heure. C'est incroyable, Mme la Présidente.

Alors, bien que le CMTC ait obtenu quelque 150 000 000 \$ de 1990 à 1995, il n'y a pas eu d'effort pour régler des problèmes aussi simples que ceux que nous avons exposés malgré que les municipalités possèdent déjà plusieurs leviers au niveau des grilles tarifaires, au niveau de l'offre de services par transport en commun, la réglementation relative à la circulation, la gestion du stationnement et la réglementation correspondante. Alors, comment expliquer la baisse d'achalandage du transport en commun dans la région? Malgré ces leviers-là, on n'a pas pu redresser la situation au niveau des autorités locales. Alors, si, pour nous, la création d'une autorité régionale n'est pas une condition suffisante à la relance de la fréquentation des transports en commun, elle n'en demeure pas moins une condition nécessaire pour résoudre ce problème-là.

Au niveau des responsabilités qui militent en faveur de cette action, on a vu que des écarts importants ont été constatés dans la région métropolitaine malgré des attentes de la population auxquelles on n'aura pas répondu. Il y a dans la région métropolitaine de Montréal un taux de possession automobile parmi les plus bas en Amérique du Nord. Et, à la page 5 de notre mémoire, pour les États-Unis, il y a une erreur, ce n'est pas 22 % mais 11 % du nombre de ménages sans voiture; au Canada, c'est 22 %; au Québec, c'est 28 % des ménages qui ne disposent pas d'une voiture. Or, dans la région métropolitaine de Montréal, c'est autour de la moyenne québécoise, entre 26 % et 28 %, et dans l'île de Montréal, cette proportion monte à 33 %. Dans l'île de Montréal, il y a seulement 315 véhicules personnels, automobiles ou camions légers, pour 1 000 habitants. C'est le taux le plus bas en Amérique du Nord et c'est inférieur à la moyenne européenne. Alors, il y a là une responsabilité sociale pour le gouvernement d'intervenir afin d'assurer la mobilité des citoyens, dans une société démocratique, dans l'accès à l'emploi, parce qu'il y a des gens qui ne peuvent pas parfois aller travailler ou chercher un emploi parce qu'il n'y a pas un système de transport efficace.

Ensuite, au niveau des tarifs, c'est la même chose. Beaucoup de gens qui sont captifs ont dû subir des hausses de tarifs importantes, et des automobilistes, de guerre lasse, ont décidé de reprendre leur voiture. Par exemple, vous avez l'indice des prix à la consommation depuis 10 ans, ça a augmenté de 30 %. Or, les tarifs de transport en commun ont augmenté de 53 %, le coût du transport privé individuel, de 24 %, et le prix de l'essence, de 9,4 %. Alors, vous voyez que le prix de l'essence a augmenté trois fois moins que l'inflation. Alors, c'est sûr qu'avec ces tarifs, dont les municipalités

ont le contrôle total, il n'y a pas eu de promotion active, il n'y a pas eu un marketing du transport en commun.

Sur le plan économique, alors pourquoi le gouvernement... Vous allez me demander, Mmes, MM. les députés, pourquoi j'ai... parce qu'il est essentiel qu'un système de transport efficace soit mis en place, parce que ça va bénéficier à l'ensemble du Québec. Quand on veut mesurer la richesse d'une nation on regarde sa production industrielle, Mme la Présidente. Eh bien, vous voyez, au niveau de la production manufacturière, 66 % de la production est dans la région du Montréal métropolitain. C'est considérable, 38 000 000 000 \$ en 1990, et 38 % dans l'île de Montréal, où on trouve la production industrielle. Alors, c'est un facteur essentiel. Cette situation commande donc un système de transport des plus efficaces. D'ailleurs, selon un sondage antérieur du service de développement économique de la Communauté urbaine de Montréal auprès d'investisseurs étrangers, le transport arrive au quatrième rang sur une échelle de 15 des facteurs de localisation d'entreprises. Non seulement le niveau d'investissements stratégiques dans ce secteur doit-il être suffisant, mais l'efficacité organisationnelle devient une condition formelle de l'attraction d'une région.

• (17 h 40) •

On constate malheureusement un écart dans la situation de l'assiette financière pour le transport en commun. Et si on a été solidaires des municipalités en 1991 pour que le gouvernement ne se retire pas du financement de l'exploitation du transport en commun, c'est que les revenus fonciers ne peuvent pas soutenir un système régional aussi important que celui que nous venons de vous présenter, vous voyez. Et, à la page 9 de notre mémoire, on montre ce sous-financement. Au niveau des immobilisations, 30 \$ par habitant en Ontario contre 16 \$, 17 \$ au Québec en 1993. On voit ici que les municipalités contribuent beaucoup plus au financement des activités d'exploitation qui génèrent de l'activité économique. Mais, jusqu'ici, les municipalités ne maîtrisent pas...

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, monsieur, s'il vous plaît.

M. Parisien (Normand): Alors, pour conclure, Mme la Présidente, il est très important qu'un des enjeux de ce projet de loi soit à l'effet que le gouvernement détienne les leviers pour coordonner le transport métropolitain et compenser les déplacements régionaux. Parce que, dans la situation actuelle, si les municipalités doivent comprimer les dépenses dans le transport en commun, elles doivent le faire dans des services locaux et non pas dans des services régionaux, comme on l'a vu en 1992, où on a tenté de saupoudrer un peu partout les compressions, l'austérité; l'ensemble de la population y perd là-dedans. Sur ce, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pourriez poursuivre dans le questionnaire avec les parlementaires.

M. Parisien (Normand): Pour conclure, au niveau du cadre institutionnel, la représentation, il est important que cette Agence puisse détenir une marge de manoeuvre importante tout en maintenant une base consultative permanente pour obtenir les préoccupations du milieu, quitte à réévaluer la situation dans trois ou quatre ans, au moment où une agence régionale, une organisation politique régionale du type de celle du rapport Pichette en 1993 sera mise en place. À ce moment-là, les conditions seraient réunies pour une véritable régionalisation.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci.

M. Parisien (Normand): Merci.

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

M. Campeau: Je vous remercie, messieurs, d'avoir pris la peine de venir nous faire part de votre opinion sur ce problème de l'Agence métropolitaine de transport. Selon vous, pour que ça marche bien, quelle devrait être la composition du conseil de l'Agence?

M. Parisien (Normand): Mme la Présidente, M. le ministre nous refile une patate chaude, parce qu'il nous demande de nommer à sa place les gens qui vont composer l'Agence métropolitaine. Alors, c'est...

M. Campeau: Je n'ai pas demandé de nommer à ma place, on vous consulte là-dessus. Quand on consulte quelqu'un, ça ne veut pas dire qu'on va prendre son idée au complet.

Une voix: ...les maires, à part de ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Parisien (Normand): Merci, Mme la Présidente, pour cette précision-là. Eh bien, si on s'en remet à une consultation qu'on a faite auprès des citoyens en 1993, les gens veulent que ça marche. Ils savent que le gouvernement ne peut pas tout faire, mais ils veulent que, comme organisation, il y ait un leadership qui s'exerce là-dedans. Les gens voient, au niveau régional, qu'il y a toutes sortes d'intérêts locaux plus ou moins divergents.

Alors, au niveau de la composition de l'Agence, si on regarde les expériences qui ont réussi ailleurs, que ce soit dans le Boston métropolitain, à Toronto ou à Chicago, le gouvernement doit avoir un vote prépondérant au niveau de la commission métropolitaine et, forcément, le gouvernement doit nommer une majorité des membres de la commission. Et il est certain que des élus importants — pas Jos Bleu ou n'importe qui — il faut qu'il y ait des représentants crédibles des milieux municipaux pour assister la commission métropolitaine dans ses décisions. Alors, sans préjuger du nombre de personnes qui doivent composer l'Agence — 12 personnes,

c'est peut-être trop; cinq, ce n'est peut-être pas assez — mais on pense que la réalité se situe probablement entre les deux. Je ne sais pas si c'est suffisamment précis pour le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Campeau: Oui, Madame.

M. Parisien (Normand): ...mais je pense que la réalité est peut-être entre les deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Mercier.

M. Perreault: Je voulais, Mme la Présidente, remercier M. Parisien, les gens de Transport 2000, que je connais bien parce que, lorsque j'étais ailleurs, dans une autre vie, ils sont souvent venus faire des représentations. Ce n'était pas toujours dans le sens de nous faciliter les choses, mais c'était toujours dans l'intérêt des usagers du transport public.

Moi, je veux dire deux choses. Je trouve, quant à moi, très important ce que M. Parisien a dit lorsqu'il a dit que les enjeux de l'organisation du transport en commun à l'échelle d'une métropole sont des enjeux qui dépassent l'addition des intérêts locaux des municipalités, qu'il y a des enjeux d'environnement, qu'il y a des enjeux économiques, qu'il y a des enjeux sociaux qui dépassent même, dans certains cas, les juridictions municipales. Ça l'amène à conclure à la nécessité que le gouvernement du Québec exerce un leadership et qu'il ait une présence prépondérante au sein de l'Agence. Et, personnellement, je suis d'accord avec ça, je dirais, comme passage obligé, à court terme.

Une question que je voulais lui poser. Il a souligné un petit peu, là, la... Il y a dans le document des choses intéressantes, notamment au point de vue du taux de motorisation. C'est là qu'on se rend compte de l'importance du transport public à Montréal; c'est plus important pour les résidents de la région de Montréal que même dans certaines métropoles d'Europe, où on a l'habitude de considérer que, en Europe, c'est le transport en commun. Moi, je voudrais que, peut-être, il nous dise si, d'après lui, il existe à l'échelle de la région de Montréal, entre les partenaires, des consensus, dans sa vision des choses, quant à des questions comme les plans de développement, l'importance du transport en commun versus le transport routier, les politiques tarifaires, etc., et si cet aspect des choses fait partie de son analyse dans ses recommandations.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Parisien.

M. Parisien (Normand): Oui, Mme la Présidente. Eh bien, là-dessus, on n'a pas observé de démarches particulières dans la région de Montréal, d'initiatives locales. Bon, du côté de la ville de Montréal, on dit: C'est au gouvernement à faire ça, à prendre le

«lead» là-dedans, on ne fait rien. Et du côté de la Table des préfets et des maires de Montréal, la population n'est pas consultée pour l'élaboration d'un plan de transport ou de la mobilité des personnes. On voit les maires qui disent: On représente 90 % de la population, on a l'appui de 90 %, mais il n'y a eu aucune consultation. On a tenté de déléguer quelqu'un au colloque de la Table des préfets et des maires de la région de Montréal en novembre, on a dit: Non, il n'y a pas d'observateurs, on se réunit entre nous. Alors, c'est comme ça que ça se passe, Mme la Présidente, les décisions. On n'est jamais consulté même si on est un intervenant crédible. Il y a 1 500 000 personnes dans la région de Montréal qui pensent qu'on est un interlocuteur valable pour conseiller les élus là-dessus. Eh bien, jamais les maires et les préfets vont venir nous voir et dire: Qu'est-ce que vous en pensez? Pensez-vous que les citoyens trouvent des... Alors, il y a vraiment, là, une guérilla de pouvoirs, mais il n'y a pas d'interaction continue avec les citoyens. Les sociétés de transport prévoient une période de questions obligatoire au début des rencontres, mais c'est qu'une loi de l'Assemblée nationale a prévu qu'il y ait une telle période de questions au début. Alors, c'est comme ça que ça se passe, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Mercier, c'est tout?

M. Perreault: Il y avait peut-être juste une autre question. Il y a eu un débat tantôt autour de la nécessité de créer un fonds pour favoriser le renouvellement du matériel, un fonds d'immobilisation. Quelle est votre opinion là-dessus? Parce que les maires, tantôt, nous ont dit qu'ils n'étaient plus sûrs s'ils retenaient la proposition ou pas. Qu'est-ce que vous pensez de cette question? Le fonds pour permettre l'entretien des équipements, les équipements à caractère régional, tout ça, à travers une taxation de 0,01 \$ du 100 \$ d'évaluation.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Parisien.

M. Parisien (Normand): Oui. En fait, Mme la Présidente, on est un peu étonné que les municipalités proposent d'inclure 0,01 \$ le 100 \$ d'évaluation pour faire du développement. Alors, ce n'est pas nécessairement une assiette très efficace pour prévoir le développement du transport en commun. On n'a pas vu ça ni aux États-Unis ni en Ontario. Il y a des programmes spécifiques là-dessus. Aux États-Unis, c'est une fraction de la taxe de vente, ailleurs, ce sera une taxe sur l'essence; il y a des États américains où c'est une taxe sur l'essence.

• (17 h 50) •

Dans les programmes d'infrastructures, le gouvernement à Washington participe au développement des immobilisations. Mais il n'y a pas là, comme demande le député — c'est ce qu'il nous demande — l'assiette dédiée au financement des activités, des immobilisations, qui nous apparaît très, très insuffisante, là, pour parler de développement. Et, encore faut-il que, pour faire du

développement, il faut assurer les services existants, Mme la Présidente. Comment peut-on réduire alors que le métro est plein aux heures de pointe, il déborde? Comment on peut réduire une rame aux heures de pointe et parler de développement? On veut prolonger le métro alors qu'on dit qu'on n'est pas en mesure d'assurer des services existants. Alors, pour répondre au député, ça nous laisse un peu perplexes que la formule de financement proposée, non seulement elle est insuffisante pour entretenir les infrastructures existantes, mais certainement plus pour passer au développement alors que la population n'augmente pas de façon extraordinaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Monsieur, vous nous avez mentionné tout à l'heure, à ma grande stupéfaction, qu'il n'y avait pas de consultation entre Transport 2000 et la Table des préfets et des maires de la grande région de Montréal. Moi, je voudrais connaître davantage Transport 2000, n'étant pas un député de la région métropolitaine, je voudrais savoir en quelle année Transport 2000 est venu au monde? Est-ce que c'est une corporation sans but lucratif? Si oui, combien de membres adhèrent à Transport 2000?

M. Parisien (Normand): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Parisien.

M. Parisien (Normand): Mme la Présidente, Transport 2000 est né en 1977, à l'époque, pour s'assurer du maintien de la qualité des services ferroviaires. C'est une association essentiellement de consommateurs et, depuis 1980, l'association s'intéresse à la qualité des services du transport urbain. Nos réalisations consistent en la modernisation du lien ferroviaire Montréal-Gaspé et, entre autres, la modernisation des trains régionaux de Montréal-Rigaud et de Montréal-Deux-Montagnes-Montréal.

Pour ce qui est du... Je ne suis pas en mesure, malheureusement, de répondre quant au nombre de membres parce que ce n'est pas moi qui m'occupe de ça, mais on regroupe des individus, des associations, des entreprises qui n'ont pas droit de vote. C'est une association contrôlée par des citoyens. Sur la représentativité, je n'ai pas les données, malheureusement, là-dessus. Merci.

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

M. Laurin: Merci, Mme la Présidente. Un des points sur lesquels tout le monde fait l'unanimité, aussi bien la Table des préfets et des maires que, j'en suis sûr, les deux partis qui siègent de chaque côté de cette table, c'est qu'il faudrait faciliter l'utilisation optimale et maximale des infrastructures de transport en commun et

qu'il faudrait augmenter l'utilisation de ces services de transport en commun de toute nature qu'ils soient. Un des moyens, évidemment, c'est l'intégration tarifaire, et, déjà, le CMTC a fait des pas dans cette direction-là. Croyez-vous que ces pas soient suffisants et croyez-vous qu'une agence métropolitaine de transport, avec les pouvoirs qu'on lui donne dans le projet de loi, pourrait, par une intégration tarifaire, être plus incitative pour les citoyens qui habitent les banlieues d'utiliser les transports en commun, faisant diminuer ainsi le transport par automobile d'une façon proportionnelle?

M. Parisien (Normand): Là-dessus, la réponse qu'on a, Mme la Présidente, c'est: Notre lecture du projet de loi fait en sorte que ce qui est prévu, c'est la compensation de l'Agence pour les déplacements régionaux, c'est-à-dire par train de banlieue, par métro ou par autobus sur les axes métropolitains, et, à ce niveau-là, on croit qu'il y a une certaine cohésion nécessaire, qui serait instiguée par l'Agence, dans la mesure où les déplacements régionaux seraient devenus plus attrayants et dans la mesure où on voit un début d'intégration avec les systèmes routiers. Dans cette perspective, le gouvernement serait tenu d'assurer une meilleure intégration des différents modes, plus seulement des réseaux de transport en commun, mais aussi entre le transport en commun et le transport routier. L'Agence serait en mesure de mieux saisir le marché des déplacements métropolitains et de maximiser les déplacements par transport en commun en assurant le contrôle sur la grille tarifaire. Dans plusieurs pays industrialisés, même le gouvernement central, pour mieux juguler l'inflation, décide que même les politiques tarifaires du transport seront de la prérogative du gouvernement.

Alors, on a vu qu'avec les différentes initiatives locales depuis cinq ans ça a plutôt provoqué une hausse substantielle des tarifs. Alors, l'Agence, à ce moment-là, serait dans une position où elle détermine un tarif directeur, vous voyez, un peu comme la Banque centrale avec les taux d'intérêt. Les institutions suivent et, forcément, ça viendrait... Il y a un potentiel, pour nous, et il faut s'assurer que les mécanismes sont efficaces dans la loi pour assurer une meilleure cohérence des structures tarifaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le ministre. Non, non, excusez-moi, M. l'ex. M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Vous pouvez m'appeler le futur, ça ne me choquera pas. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Bien rapidement. D'abord, merci d'avoir accepté notre invitation, les personnes qui vous accompagnent également. Les principales questions, pour le temps qu'il nous reste, vous seront posées par ma collègue, députée de La Pinière, dont l'implication au niveau de la Rive-Sud est

bien, bien importante. Elle souhaiterait poser des questions et probablement d'autres aussi.

Suite aux commentaires que vous avez faits sur le taux de représentativité de la Table des maires et des préfets, j'avais le goût de vous poser des questions sur le nombre de votre membership et tout ça, mais vous avez déjà dit que vous ne l'aviez pas. Donc, je passerai par-dessus ça immédiatement.

Simplement pour vous dire que... Peut-être une question intéressante, vu que vous n'avez pas vos membres: C'est quoi, votre budget de fonctionnement, vos autres, par année? C'est quoi, vos sources de financement? Comment vous arrivez à maintenir Transport 2000? Vous avez commencé à dire: Mon président. Je sais que vous êtes des bénévoles, à part vous-même qui êtes permanent et peut-être quelqu'un au niveau de la recherche. Transport 2000, c'est quoi? Ça fonctionne comment? Ça se finance comment?

M. Parisien (Normand): En fait, c'est un budget annuel d'environ 105 000 \$, si on regarde les années antérieures. Alors, ce n'est pas un budget énorme pour une association nationale qui oeuvre à l'échelle du Québec, Alors, forcément, ça nous appelle. Actuellement, il y a trois personnes, dont une qui est contractuelle. Il faut vraiment mettre les bouchées doubles. Alors, c'est un peu l'ordre de grandeur.

Pour ce qui est du financement public, il y a une contribution du ministère des Transports qui est de l'ordre de 40 % du budget de l'association. Alors, comme ministre sortant des Transports, peut-être vous savez déjà ça. On nous a déjà dit dans le passé, le ministre Marc-Yvan Côté nous disait qu'on était l'exemple d'un groupe qui faisait le plus avec moins. Alors, pour nous, c'est une tradition de maximiser les retombées de nos actions dans la communauté avec peu de ressources. Alors, là-dessus...

Une voix: Ce n'est pas une référence...

M. Cherry: Ha, ha, ha! Si ça peut vous aider, M. Parisien, le député de La Prairie suggère que d'accepter comme référence Marc-Yvan Côté n'est pas nécessairement le meilleur type de référence pour aider votre dossier. Moi, je suis convaincu du contraire de ce qu'affirme le député de La Prairie, bien sûr.

M. Lazure: Le député de Saint-Laurent est une meilleure référence.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (18 heures) •

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

Mme Houda-Pepin: Merci, M. le Président. Merci, M. Parisien. Tout d'abord, je voudrais vous remercier pour le mémoire que vous nous avez présenté, qui est assez étoffé en termes de données, qui fait un

bon état de la question de la situation du transport en commun.

À la page 3 de votre mémoire, vous écrivez: «Il est essentiel que le gouvernement contrôle un plus grand nombre de leviers décisionnels que ce n'est le cas actuellement.» Dans le dossier qui nous préoccupe, celui des transports en commun, comment est-ce que vous conciliez une telle affirmation avec la volonté du gouvernement de décentraliser les décisions au niveau local?

M. Parisien (Normand): En fait, Mme la Présidente, pour répondre à la question de la députée, Mme Fatima Houda-Pepin, notre raisonnement est le suivant: Avant de décentraliser l'ensemble de ses pouvoirs, le gouvernement doit d'abord déterminer certains critères d'évaluation objectifs afin d'assurer que chacun exerce les responsabilités qui lui seront propres dans le domaine où il est le plus compétent. Pour nous, il est important de voir, compte tenu des enjeux en présence, des enjeux sociaux, des enjeux économiques et des enjeux environnementaux, si, pour décentraliser les pouvoirs, on a un organe politique métropolitain qui peut gérer de tels pouvoirs. Et c'est la question qu'on doit se poser avant de poursuivre la décentralisation.

À l'heure actuelle, il y a eu beaucoup de décentralisations dans la question du transport en commun. Les municipalités exercent déjà beaucoup de pouvoirs au niveau de la tarification, au niveau des services, au niveau de la réglementation de la circulation et du stationnement, mais, malheureusement, ces champs de compétence là sont très éparpillés sur le plan municipal. Alors, dans les circonstances, on pense que la décentralisation, ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose, mais ce serait prématuré compte tenu des institutions en place.

Alors, je ne sais pas si ça répond à la question, Mme la Présidente. Il faut prévoir des mécanismes de transition avant de s'assurer que ça va se faire de manière efficace.

Mme Houda-Pepin: Oui, Mme la Présidente...

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

Mme Houda-Pepin: Merci. M. Parisien, est-ce que vous avez eu le temps de lire le projet de loi 102 et les amendements s'y rattachant? Si oui, quels sont les articles avec lesquels vous êtes d'accord ou en désaccord?

M. Parisien (Normand): Eh bien, l'article le plus important, à notre avis, la section la plus importante, c'est les articles 20 à 26, qui assurent une planification, une coordination et une intégration accrue des différents modes de transport à l'échelle régionale. Alors, ça, c'est peut-être l'aspect le plus important du projet de loi.

L'aspect le plus discutable, c'est les articles 52 et suivants, qui touchent la fiscalité municipale. À notre avis, la législation est un peu piégée par une dynamique de fiscalité municipale, des questions qui peuvent être réglées à un autre niveau que celui du ministère des Transports. Alors, c'est pour ça que la section la plus intéressante comprend les articles 20 à 26, et ceux qui sont les plus discutables sont certainement ceux où on fait appel de manière accrue aux champs d'imposition fonciers pour assurer le développement et les services de transport. Alors, on comprend un peu les réticences des municipalités, qui voient d'un mauvais oeil que l'on recoure davantage à cette forme de revenus. C'est d'ailleurs ce qui explique le litige au niveau de la représentation à l'Agence métropolitaine. On est bien conscients de ça, là. Mais, à tout le moins, il y a eu un consensus, selon nous, dans la région à l'effet qu'il y ait une plus grande équité dans le financement, alors que la Communauté urbaine, qui a comblé 94 % du manque à gagner en 1992 contre seulement 28 % pour la Rive-Sud et 58 % à Laval, bien, qu'il y ait une certaine rétribution des efforts. À notre avis, le projet de loi corrige certaines iniquités à cet égard.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, une dernière question avec une réponse peut-être un petit peu plus courte, là, si c'est possible.

Mme Houda-Pepin: Peut-être pas la dernière, Mme la Présidente, si vous me le permettez, là, très rapidement. À la page 5, vous dites: «L'équité n'est pas seulement un concept qui repose sur la fiscalité, elle repose aussi sur les considérations d'ordre budgétaire.» Est-ce que vous pouvez élaborer?

M. Parisien (Normand): En fait, on fait référence surtout au choix des investissements. Il y a des arbitrages budgétaires que le gouvernement doit faire à chaque année. Et c'est une prérogative de l'assemblée délibérante de déterminer les budgets. Mais on ne réalise pas à quel point des décisions budgétaires... Dans une certaine mesure, le ministère des Transports a été affecté de cette façon-là, parce que, au fil des ans, les budgets qui ont été le plus touchés, au ministère des Transports, sont ceux du transport en commun, alors que les budgets d'entretien du réseau routier sont toujours en hausse, de telle façon que le premier poste budgétaire du ministère des Transports, c'est la réfection et l'entretien du réseau routier. Le ministère n'est même plus en mesure d'assurer son mandat, qui consiste, entre autres, à assurer la mobilité des citoyens, la mobilité de la population dans ses besoins quotidiens. Si je peux résumer là-dessus, c'est que les choix budgétaires à ce niveau-là vont déterminer beaucoup l'accès des citoyens aux emplois, à la vie démocratique et sociale dans la communauté.

La Présidente (Mme Bélanger): Une réelle dernière question, Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Merci, Mme la Présidente. Dans votre conclusion, vous suggérez un comité consultatif permanent des groupes socioéconomiques et communautaires. Tantôt, dans votre présentation, vous vous êtes attaqué à la crédibilité de la Table des préfets et des maires, que vous avez qualifiée de coquille vide, d'ailleurs, même par écrit, et vous avez dit qu'elle n'est pas représentative. Comment est-ce qu'un comité consultatif permanent des groupes socioéconomiques, non élu, pourrait être plus représentatif que la Table des préfets et des maires?

M. Parisien (Normand): C'est parce que ça pourrait être long, répondre à ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais pas trop long, s'il vous plaît.

M. Parisien (Normand): Je vais essayer de faire ça court. Pour répondre à cette question-là, on doit suggérer que, de plus en plus, avec les choix difficiles qui s'annoncent au cours des années à venir, il est important que le gouvernement reconnaisse des mécanismes autres que la démocratie représentative. On doit aller vers une certaine forme de démocratie participative pour assurer que les choix seront les mieux possible. On ne conteste pas, sur le plan local, la légitimité de la Table des préfets et des maires, mais il faut reconnaître que les députés et le gouvernement sont élus aussi et qu'ils doivent pouvoir prendre des décisions qui vont affecter l'ensemble de la région, si on peut conclure là-dessus, Mme la Présidente. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Parisien. Nous vous remercions de votre présence. On vous souhaite un bon retour. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 8)

(Reprise à 20 h 8)

Projet de loi 102

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend 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.

Alors, nous avons franchi quelques étapes. L'étape des remarques préliminaires étant passée, les consultations particulières, nous en sommes à l'article 1.

M. Cherry: Avant de débiter la discussion sur l'article 1, Mme la Présidente, nous serions intéressés à savoir de la part du ministre si, après les audiences particulières que nous avons eues aujourd'hui opposant,

je pense qu'on peut dire, de façon très importante la position du projet de loi du gouvernement et la position de son principal partenaire, la Table des préfets et des maires, est-ce que, suite à ces représentations qui lui ont été faites, le ministre peut nous indiquer s'il y a de la place pour amélioration, pour rapprochement? Il y a-t-il des indications à faire ou si, maintenant qu'on les a entendus, on procède et ça va comme ça? Ça me semble important parce que c'est ça qui va donner le ton à toute notre approche dans ce projet de loi. Le ministre a accepté de les entendre; nous les avons entendus. Est-ce que, suite à ça, le ministre a des remarques à nous faire?

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

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente. Comme les autres, oui, on a bien écouté les maires. On a bien écouté aussi les deux autres intervenants. J'ai quelques remarques à faire, mais, par la suite, nous proposons d'étudier le projet de loi article par article.

• (20 h 10) •

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez quelques remarques à faire immédiatement?

M. Campeau: Oui, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui? Alors, allez-y, M. le ministre.

Remarques préliminaires (suite)

M. Jean Campeau

M. Campeau: Bien, je veux faire le point, là, avec les membres de cette commission sur le rôle, la mission essentielle de l'Agence. L'Agence a un rôle régional de coordination, de planification, d'aide financière. Les sociétés et les conseils intermunicipaux de transfert conservent donc l'essentiel de leurs responsabilités, et c'est très important quand on fait des chiffres. Quand on dit que les actifs appartiennent à l'Agence, non. Les sociétés conservent l'essentiel de leurs responsabilités, de leurs actifs. Le projet de loi 102 leur laisse l'entière responsabilité des services locaux. Les élus municipaux, par les sociétés et par les conseils intermunicipaux de transfert, vont continuer à planifier et à gérer les services locaux, à fixer le niveau de services offerts à leur population et à fixer la tarification locale.

Le financement du transport en commun représente 1 100 000 000 \$ par année. L'Agence aura des responsabilités de 180 600 000 \$, pas de 1 100 000 000 \$. Ses responsabilités concernent la gestion et le financement des trains de banlieue, 61 800 000 \$, et de certains équipements régionaux comme les terminus, les voies réservées, les stationnements d'incitation.

Par ailleurs, l'Agence définira un réseau métropolitain de transport en commun et elle le soutiendra financièrement. Ce réseau sera constitué du métro et de

certain services régionaux d'autobus. Il est bien important ici de préciser que les sociétés et les CIT continueront de gérer ces services — c-e-s.

L'Agence ne leur enlève aucun pouvoir sur ces services. L'Agence ne devient pas propriétaire du métro ni des autobus, elle ne fait que soutenir financièrement les services en versant une aide qui totalisera 51 000 000 \$ annuellement. Alors, l'Agence devra également assumer le coût de mise en place, après subvention gouvernementale, des nouveaux équipements régionaux. Elle assumera les coûts, après subvention gouvernementale, des réparations majeures dans le métro. Et ses responsabilités en matière d'immobilisation seront financées par le fonds d'immobilisation de 17 000 000 \$.

Le projet de loi 102 aura des impacts financiers sur les sociétés car il corrige les iniquités, à tout le moins en partie. Actuellement, lorsque la STRSM ou la STL vend une carte régionale, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal ne reçoit rien, même si l'utilisateur utilise son réseau. C'est ce genre de choses que le projet de loi veut corriger.

Les impacts sur la Communauté urbaine de Montréal sont positifs: 10 500 000 \$ par année. La STRSM, oui, moins 7 500 000 \$. La Société de transport de Laval, oui, 7 400 000 \$ de moins, alors, qu'ils devront payer; oui, c'est vrai. Alors, pour atténuer ces effets, nous avons, dans le projet de loi 102, proposé un étalement sur trois ans. Nous avons retenu et bonifié la proposition de subvention d'équilibre de la Table des préfets et des maires et, maintenant, nous proposons de l'échelonner sur cinq ans afin d'éviter un changement trop brusque. En cinq ans, les sociétés sont capables de rationaliser leurs dépenses et d'absorber ces nouveaux coûts.

Pour ce qui est du territoire, la Table des préfets et des maires propose les 132 municipalités comprises dans la Communauté urbaine de Montréal et les 12 MRC formant le Grand Montréal. On évite ainsi de découper l'unité de base qu'est la MRC. Mirabel a été citée en exemple pour illustrer certains inconvénients du territoire prévu au projet de loi. On a cependant évité de mentionner les municipalités dont le caractère agricole ne fait aucun doute qui se retrouveraient alors dans le territoire de l'Agence. Il s'agit du train de Saint-Rédempteur, à Vaudreuil; Sainte-Marthe, Vaudreuil; Saint-Stanislas-de-Kostka, Salaberry-Soulanges.

De fait, le projet de loi reprend les critères déjà utilisés par le ministre des Affaires municipales pour fixer l'assujettissement d'une municipalité aux droits sur l'immatriculation: premièrement, faire partie du noyau urbanisé; deuxièmement, plus de 50 % de la main-d'oeuvre travaillent dans le noyau urbanisé; troisièmement, plus de 25 % de la main-d'oeuvre se rendent au territoire d'une société de transport. Ces critères, Mme la Présidente, sont fidèlement la réalité des déplacements. C'est la base sur laquelle on se définit. Ils sont les mieux adaptés à définir le territoire d'une institution, d'une institution responsable des transports.

Un mot maintenant sur le transport adapté. Les représentants des usagers du transport adapté sont venus illustrer, encore une fois, les difficultés que les personnes handicapées éprouvent dans la région de Montréal. Pour ces personnes plus que pour toutes les autres, il est vital que l'Agence change les choses. Je comprends leur insistance pour que l'Agence ait un pouvoir d'agir. Les usagers du transport adapté veulent la réciprocité, c'est-à-dire l'accès à un réseau de transport autre que celui où ils sont admis.

Pour Transport 2000, les problèmes de transport des personnes dépassent les intérêts locaux. On observe d'ailleurs un manque de concordance entre les actions des sociétés et les conseils intermunicipaux de transport. C'est pourquoi l'Agence métropolitaine doit avoir un pouvoir décisionnel, sous réserve de consulter les AOTC et les clientèles. Pour ce qui est du contrôle de l'Agence, Transport 2000, en s'inspirant d'expériences étrangères réussies, considère que le gouvernement doit nommer la majorité des membres du conseil. Les autres membres du conseil seraient issus du milieu municipal. Enfin, Transport 2000 est d'avis qu'une augmentation des contributions des municipalités autres que la Communauté urbaine de Montréal va dans le sens d'un financement plus équitable du transport des personnes.

Puis, Mme la Présidente, j'aimerais aborder le thème de la régionalisation. C'est vrai, la régionalisation des services et des activités des responsables est préconisée par le gouvernement. Mon collègue, Guy Chevrette, est d'ailleurs en discussion avec le monde municipal là-dessus. La façon de faire, toutefois, la forme des représentations sont des aspects de la régionalisation qui ne sont pas arrêtés par le gouvernement. Donc, on n'a pas encore décidé de la façon de faire puis de la forme de représentation.

L'Agence métropolitaine de transport est probablement le premier geste concret de régionalisation des services. Cette Agence financera les activités à même des champs de taxation qui sont de nature provinciale et de nature municipale. C'est dans cet esprit que le projet de loi propose une représentation qui prend la forme d'un partenariat. Deux représentants issus du monde municipal, deux représentants issus du monde socioéconomique et un P.D.G. nommé par le gouvernement du Québec. Et je retiens l'idée de s'assurer que des représentants issus du milieu socioéconomique soient présents sur ce conseil.

C'est toute une région qu'il nous faut rendre attrayante et compétitive par rapport à d'autres régions du continent. Le monde des affaires et le monde politique doivent, Mme la Présidente, bâtir ensemble un réseau de transport qui vient supporter cet objectif. C'étaient mes remarques du début, Mme la Présidente, et je propose maintenant qu'on commence l'étude article par article.

• (20 h 20) •

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'étant donné que vous êtes revenu sur les remarques préliminaires, je pense qu'on va donner la chance à l'opposition de réagir sur les commentaires de M. le ministre.

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Il me semblait qu'à la reprise de nos travaux il était important que nous entendions la position du ministre suite aux audiences que nous avons eues cet après-midi; ça me semblait extrêmement important. On convoque des gens, le ministre a demandé de retirer ma proposition pour déposer la sienne — vous vous en souvenez, madame — pour inclure et le premier groupe que j'avais introduit plus d'autres. Donc, le ministre convoque les gens, les gens se sont déplacés, ont préparé des propositions puis ils sont venus nous les faire aujourd'hui. Donc, il me semblait important, avant de débiter, qu'on demande au ministre, suite à ce que vous avez entendu aujourd'hui: Est-ce qu'il y a des choses qui ont pu influencer votre décision? Est-ce que vous pouvez nous identifier des choses qui pourraient constater des rapprochements?

Je vous avouerai, Mme la Présidente... Et là, bien sûr, à chacun son style et chacun sa façon. Le ministre convoque son principal partenaire de par même la loi, dans les notes explicatives, à savoir la Table des préfets et des maires. Ils les convoque, ces gens viennent ici, il n'a aucune question à leur poser, écoute leur mémoire, ne fait pas de commentaires et, après qu'ils ne peuvent plus parler, ne doivent faire partie que de l'auditoire, prend la période de ce soir et dit: Voici ce que j'ai à dire sur ce que j'ai entendu aujourd'hui.

Je vous avouerai que ça ne fait que six ans que je suis en politique, et c'est la première fois que je vois procéder de cette façon-là. Je vous avoue honnêtement que... Les propos qui me viennent à l'esprit, mais que je n'exprimerai pas parce que je pense que la présidente me mettrait hors d'ordre, il me semble que, pour le minimum, ce n'est vraiment pas correct de traiter du monde de même. Tu les convoques, tu les entends, tu ne leur poses pas de questions, puis quand ils n'ont plus droit de parole puis d'explication puis de réplique, tu décides de dire: On continue «business as usual», puis c'est comme ça qu'il faut que ça marche.

Mme la Présidente, c'est très difficile de collaborer avec un gouvernement quand il traite son principal partenaire de cette façon-là. Donc, je comprends la réaction des maires. Également, le ministre — et c'est pour ça que je le lui ai demandé — il va comprendre qu'une attitude comme celle qu'il vient de nous décrire rend notre position puis notre collaboration quasi impossible dans ce dossier-là. Écoutez, ça n'a pas de bon sens que tu traites du monde de même. On est en train de parler du système de transport, de son mode de fonctionnement, de son mode de financement pour tout près de 50 % de la population du Québec, et puis ce n'est pas plus important que l'heure qu'on leur a consacrée, parce que ça fait une heure de plus à notre montre. Tu sais... En tout cas, moi, ça ne me rentre pas dans la tête.

J'aurais souhaité — et c'est ça, le but de mon introduction — dire au ministre: Il y a «a-tu» moyen qu'il

y ait un arrimage quelque part entre la position ferme de l'ensemble de ces 146 articles — puis si on prenait seulement que le projet de la Table, il devrait y avoir 101 amendements — il y a «a-tu» de la place quelque part pour quelque chose?

Le ministre, il a retenu, bien sûr, les remarques de l'association des handicapés du Québec. Il a semblé, au niveau du langage, avoir quelque sensibilité pour ces gens-là, il s'agira de voir comment ça se traduit par la législation. Et, bien sûr, il accrédite, il semble avoir été impressionné par le mémoire de Transport 2000. Ça se passe presque de commentaires additionnels sur ce point.

Alors, si le ministre veut choisir de nous indiquer qu'il va maintenir cette position-là, bien, on va le commencer, l'article par article, mais il faut que je lui dise d'entrée de jeu — parce que c'est ma façon d'être, je n'ai pas le goût de finasser avec ça — qu'il ne pourra pas compter sur notre collaboration. Il en a besoin, de son projet de loi? Il faudra qu'il prenne les moyens que la législation lui permet pour l'avoir, mais on ne pourra pas collaborer à un processus comme celui-là. C'est inacceptable, ça serait renier le rôle qui est le nôtre, de représenter les gens qu'on entend puis de représenter les gens qui nous font confiance pour essayer de faire de la législation dans le respect des gens qui ont à payer puis à être utilisateurs. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez le droit à un commentaire de cinq minutes.

M. Jean Campeau

M. Campeau: Oui, un court commentaire. Je pense que le député de Saint-Laurent a fait un beau discours, mais je tiens à lui répéter qu'on les a rencontrés, les maires; ce n'est pas la première fois qu'on les rencontre. Ce n'est pas la première fois que le ministre Léonard aussi discute avec eux. Alors, ce n'est pas d'hier. Il ne faudrait pas s'imaginer qu'on a commencé à étudier le projet de loi depuis avant-hier. Peut-être que vous, c'est seulement depuis avant-hier que vous le regardez, mais ici, là, on le regarde depuis un bon bout de temps. Et je n'ai en rien voulu blesser les maires, si c'est ça que vous pensez, vous. J'ai le plus grand respect pour tous les maires de la région, puis de la région de Montréal aussi; d'ailleurs, de tout le Québec. Alors, il ne faudra pas quand même me mettre des paroles dans la bouche. Il faudrait faire attention puis être délicat là-dessus.

Mes collègues ont posé des questions, j'ai écouté. Je n'ai pas eu de questions peut-être à poser aux maires, mais mes collègues ont posé les bonnes questions, et je pense que c'était correct. Et j'ai même écouté quand vos collègues ont posé leurs questions. J'ai enregistré là-dessus. Alors, c'est ça, le propos de mes...

Les deux autres organismes aussi méritaient d'être entendus. Ce n'est pas le même genre d'organisme, c'est vrai, mais on avait convenu ensemble des organismes à inviter. Malheureusement, la chambre de

commerce qui avait été invitée n'a pas pu venir; alors, c'est ça. Alors, il ne faudrait quand même pas me dire que je ne respecte pas les maires puis que je ne les écoute pas; on a beaucoup travaillé avec eux jusqu'ici. Quand je dis «on», je suis obligé de dire «on» parce qu'on était deux; il y avait aussi le ministre Léonard. Il ne faudrait quand même pas exagérer.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je pense que cette période des remarques est terminée. Elle était déjà terminée avant ce soir, d'ailleurs.

Étude détaillée

Institution et organisation

Alors, nous sommes rendus à l'étape de l'étude article par article, et j'appelle l'article 1. M. le ministre, des commentaires sur l'article 1.

M. Campeau: Mme la Présidente, cet article crée l'Agence. Cette disposition crée le nouvel organisme de transport.

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

M. Cherry: Mme la Présidente, dans la proposition de la Table des préfets et des maires, eux autres suggéraient: L'Agence est une personne morale de droit public. C'est quoi, la raison qui fait que sur ça, là... C'est quoi, les objections du ministre à accepter quelque chose comme ça? Il a peut-être des bonnes raisons; j'aimerais ça l'entendre.

(Consultation)

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

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente. Cette Agence est créée par une loi publique, ce serait donc redondant de prendre les commentaires du député.

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

M. Cherry: Donc, les commentaires du ministre, c'est que ce serait redondant d'inscrire que l'Agence est une personne morale de droit public?

M. Campeau: Oui. Ce que je vois, Mme la Présidente, c'est de la technique de rédaction uniquement. C'est une question de loi. C'est créé par la loi publique. C'est tout. Puis je n'ai pas d'autres arguments à fournir.

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

● (20 h 30) ●

M. Copeman: Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, dans les amendements à venir, si j'ai bien saisi le processus que le ministre va suivre, à l'article 29 et ainsi de suite, dans la presque totalité du projet de loi, on remplace l'expression «métropolitain de transport» par «de transport métropolitain». C'est une constatation que je fais. C'est à peu près partout dans le projet de loi. Je me demande, Mme la Présidente, la pertinence de ne pas peut-être changer le nom de l'Agence pour qu'il soit plus cohérent avec les termes précis utilisés dans la loi, et, au lieu de l'appeler l'Agence métropolitaine de transport, on pourrait l'appeler l'Agence de transport métropolitain.

Quant à moi, Mme la Présidente, comme législateur, je pense que c'est important que les lois soient cohérentes, lisibles et compréhensibles. Alors, je soumetts que si, dans presque la totalité de la législation, le ministre a l'intention de changer ces termes, d'inverser les termes, quand on va arriver à l'article 29, j'aimerais bien l'entendre, le ministre, sur la pertinence de le faire. C'est le ministre lui-même qui propose ces changements, et j'imagine qu'il a quelque chose en tête quand il propose des types de changements. Mais, juste pour être conséquent et cohérent, Mme la Présidente, je me questionne sur la pertinence de changer le nom de l'Agence pour qu'il soit plus uniforme avec le reste de la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous en faites une proposition d'amendement, M. le député de Notre-Dame-de-Grâce?

M. Copeman: Bien, j'aimerais écouter le ministre là-dessus. S'il a une bonne raison pour laquelle il souhaite conserver le même terme, je pense qu'on pourrait toujours en parler. Mais, comme je vous ai dit, ce n'est pas moi qui suggère le changement de termes, c'est le ministre lui-même, dans les amendements éventuels à venir, qui change de bord les termes utilisés. J'ai trouvé ça curieux quand j'ai vu les papillons, mais j'aimerais, si possible, avoir une explication là-dessus.

Et, si vous me permettez, Mme la Présidente, on aura d'autres occasions d'examiner les papillons. Je sais qu'il y a des collègues qui ont exprimé, surtout des nouveaux députés... et je l'exprime peut-être pour une première fois devant le titulaire, le présent ministre des Transports, un peu ma — «frustration» est peut-être trop important comme mot — réticence, comme législateur, d'être appelé de façon systématique à se prononcer sur des papillons qui, quant à moi, indiquent, à un moment donné entre la présentation du projet de loi et le moment de l'étude détaillée en commission parlementaire, qu'il y a un changement dans la pensée soit du ministre — peut-être que c'est parce qu'il y a eu un changement de ministre — ou des gens qui travaillent pour le service de la législation du ministère qui décident de changer certains termes.

Mais, en fin de compte, Mme la Présidente, j'aimerais entendre le ministre sur la question. Il a peut-être des raisons très valables de garder le nom de

l'Agence tel quel, mais ça m'intrique beaucoup, en tout cas, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Mais, madame, il a parlé de tellement de choses, je ne le sais plus. C'est quoi, votre question?

M. Copeman: Mais...

M. Campeau: Vous parlez de là-bas, puis vous revenez à l'article 29, l'article 1, l'article 28. C'est quoi, votre question?

M. Copeman: Ah, bien, si vous voulez que je répète, M. le ministre, ça me ferait plaisir.

M. Campeau: Non, mais répétez-le bien clair.

M. Copeman: Ah, bien, j'essaie toujours d'être clair, Mme la Présidente. Je répète, d'abord. À partir des amendements proposés par le ministre lui-même, on a tendance à remplacer les mots «métropolitaine de transport» par «de transport métropolitain». Il me semble que c'est assez clair, pour l'instant, comme constatation. Avec cette constatation faite, je pose la question au ministre des Transports: Est-ce que ça ne serait peut-être pas pertinent de changer le nom de l'Agence et, au lieu de l'appeler l'Agence métropolitaine de transport, de l'appeler l'Agence de transport métropolitain?

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

M. Campeau: Ça va.

M. Copeman: Je ne sais pas si c'est assez clair pour le ministre, Mme la Présidente.

M. Campeau: Je trouve que c'est très bien exprimé.

M. Copeman: Merci.

M. Campeau: Je pense, si vous le permettez, Mme la Présidente, que je vais demander à M. Savard. Il y a un côté légal là-dessus, je vais lui demander de donner l'explication.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Savard.

M. Savard (Gilles): Merci. Si vous regardez au niveau du deuxième alinéa de l'article 26 du projet de loi, on voit une définition de «transport métropolitain». On a constaté, par suite de remarques de plusieurs confrères, que l'expression elle-même pouvait porter à confusion à certains endroits, parce qu'en déterminant, dans le deuxième alinéa, un sens précis aux mots «transport métropolitain» partout où il se retrouve dans

la loi, normalement, son sens doit être exactement celui qu'on y retrouve.

Or, cette définition de «transport métropolitain», au deuxième alinéa de l'article 26, vise principalement ce que j'appellerai du transport un peu par autobus, alors qu'au niveau des fonctions de l'Agence on va voir qu'il y a aussi du transport par train de banlieue et, plus loin dans le projet de loi, on va voir aussi qu'il y a des voies métropolitaines de circulation routière. Donc, le nom qui avait été choisi faisait en sorte de ne pas limiter, par son appellation même, l'Agence seulement à une vocation par autobus. On y trouvait le mot «agence», qui est un nouveau type d'organisme, «métropolitaine», simplement pour la région de Montréal, et «de transport». Mais on ne retrouve pas les mots «en commun» ou quoi que ce soit. Donc, on avait pris un nom qui ne collait pas à une des définitions qu'on devait vraiment tailler sur mesure au niveau de la loi, du projet de loi.

D'ailleurs, plus tard — sans doute, là, vous avez vu des papillons — on a essayé encore de repréciser pour être bien sûr de distinguer les vocations de l'Agence dans ses différents rôles.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Copeman: Pour l'instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. le député de Marquette, sauf que ça me prendrait le consentement des membres de la commission, étant donné que vous n'êtes pas membre. Est-ce qu'il y a un consentement pour que le député de Marquette pose des questions? Oui? M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, Mme la Présidente. Toujours sur l'article 1, au niveau du sens du mot «métropolitaine», on retrouve, à l'annexe A du projet de loi, les municipalités qui sont touchées par le projet de loi. On dit: «Municipalités dont les territoires sont compris dans celui de l'Agence métropolitaine de transport.»

Ma question s'adresse au ministre des Transports: Est-ce que le terme «métropolitaine», bien sûr, inclut les municipalités identifiées à l'annexe A, mais est-ce que c'est exclusif? En d'autres termes, est-ce que la définition «métropolitaine» pourrait s'élargir, pourrait dépasser, là, l'énumération des différentes municipalités identifiées aux pages 34 et 35?

Deuxième question: Pourquoi avoir choisi la désignation «métropolitaine», lorsqu'on comprend, en regardant les désignations des différentes municipalités affectées par le projet de loi, on constate que ça dépasse largement le concept bien connu d'une métropole?

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

M. Campeau: Voilà, Mme la Présidente, c'est que, dans le moment, ce sont ces municipalités-là seulement qui sont dans l'Agence métropolitaine de Montréal, et c'est à peu près la définition qu'on avait donnée de la

RMR — la région de recensement — mais on pourrait éventuellement en ajouter d'autres. Mais, dans le moment, ce n'est que ces municipalités-là qui font partie de l'Agence.

M. Ouimet: Mais pour que le projet de loi s'applique à certaines municipalités, elles doivent forcément être identifiées à l'annexe A. C'est ce que je comprends?

M. Campeau: Oui, M. le député.

M. Ouimet: Et une municipalité qui se considérerait comme faisant partie de la grande région métropolitaine ne pourrait pas invoquer le fait qu'elle fait partie de la région métropolitaine pour dire qu'elle est impliquée dans le projet de loi 102.

M. Campeau: Non, elle ne pourrait pas si elle n'est pas citée à l'annexe A telle qu'ici.

M. Ouimet: C'est exclusif?

M. Campeau: Elle ne peut pas prétendre ça.

M. Ouimet: C'est exclusif?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Ouimet: Je n'ai pas eu ma réponse. C'est exclusif?

M. Campeau: C'est exclusif.

M. Ouimet: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Juste une question de trouver le bon nom pour l'Agence. Il y a les aspects légaux qui sont importants, mais, avant tout, dans le transport en commun, c'est très important de faire le marketing. Je pense toujours que le meilleur exemple, c'est à Toronto, où on a les GO Train, Government of Ontario Train. Ils ont réussi, avec le nom du transporteur régional, à appuyer quelque chose qui aide aussi... On le voit de partout maintenant à Toronto, pour les stations de GO Train, et tout ça, et je pense que ça a incité le monde à aller vers ça.

● (20 h 40) ●

Avec tout le respect pour la personne qui a proposé le projet de loi, «Agence métropolitaine de transport», il n'y a pas beaucoup de poésie là-dedans. Je ne sais pas, quand nous avons regardé ça, est-ce qu'il y avait une autre façon? Je ne sais pas, agence métro-transit ou... En tout cas, moi, je ne suis pas le poète peut-être parmi nous non plus, mais est-ce qu'il y avait des personnes... Parce que je pense, effectivement, dans

l'exemple de Toronto, en disant: «GO Train»... Je ne me rappelle pas, mais, à Vancouver, il y a le Seabus, il y a des choses qui ont des noms qui sont «cute», je pense, et dans le marketing de la notion, et tout ça. Dans la formulation, dans la création de cette Agence, est-ce qu'il y a quelqu'un qui a fait une réflexion peut-être un petit peu plus axée sur le marketing?

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

(Consultation)

M. Campeau: Bon. D'abord, comme on le disait, des poètes dans le ministère, il n'y en a pas; il n'y en a pas de connus. Quand vous dites qu'il y avait du... je ne sais pas quel mot vous avez donné pour dire «marketing», là, mais, le GO Train, vous savez d'où ça vient? Ça vient de «Government of Ontario».

M. Kelley: Je sais. Effectivement, ils ont choisi «Government of Ontario Train», «GO Train», et ça marche. J'ai pris le GO Train il y a deux semaines, et toute la publicité qui est faite autour de ça, je pense que c'est une très bonne idée, dès le départ, dans la nomenclature de tout ça. «Agence métropolitaine de transport» ne fait pas grand-chose pour moi. Peut-être que je suis le seul dans la salle, mais est-ce qu'il y a quelqu'un qui a dit: Est-ce qu'il y a une façon plus créatrice pour donner un nom à l'Agence?

M. Campeau: On peut changer le nom, on pourrait l'appeler le «PQ Train».

M. Copeman: That goes nowhere!

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Copeman: C'est pas pire, celui-là, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Je demanderais un petit peu de retenue, si c'est possible.

M. Campeau: L'Agence couvre très large, elle ne couvre pas juste les trains. C'est un nom qui a été donné pour vraiment couvrir ce qu'elle devait couvrir, sans aucune restriction. C'est un sens corporatif.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je constate, effectivement, que la liste des municipalités et territoires qui seraient du ressort de cette nouvelle Agence métropolitaine de transport, comprise à l'annexe A, comprend un bon nombre de municipalités qui sont...

on appelait ça, autrefois, des municipalités 113-F. Aujourd'hui, c'est 29-1, avec la Charte de la langue française.

Vous savez comme moi, Mme la Présidente, qu'effectivement on a tendance à n'utiliser qu'une version française du nom dans bon nombre de ministères et organismes du gouvernement, mais il y a toujours eu une exception en ce qui concerne les municipalités et autres organismes reconnus, justement, aux termes de cette disposition de la Charte. Puis je me demande si, justement, ce ne serait pas opportun de songer à mettre une version anglaise du nom au moins pour rendre le titre et l'article 1 conformes à l'article 133 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867, car, comme on le sait tous, aux termes de l'article 133 ainsi que des décisions de la Cour suprême en la matière, il est nécessaire d'avoir une version anglaise de notre législation avant qu'elle puisse entrer en vigueur. Et comme une de mes collègues l'aurait dit à Winnipeg: Whatever else it is, section I isn't written in English.

An agency to be known as the «Agence métropolitaine de transport» is hereby established. Well, we can come up with a name there in English and, I guess, the Agency itself will be entitled to determine whether or not they want to use it in its advertising, but given the fact that there are any number of 113-F municipalities, 29-1 municipalities included in the schedule, I would — and, of course, we will be making an amendment in this regard — I would strongly suggest that we come up with an appropriate English version, which is, by the way, Madam Chair, what is done in the other provinces. Let's bear in mind that they are three other provinces where we have bilingual legislation, of course: Manitoba, Ontario and New Brunswick.

And if you go to those provinces, you will notice that every single government agency created under the statutes has a French name and an English name, in Ontario, in Manitoba and in New Brunswick. So it might be something that we would like to bear in mind here. I think that it would certainly show respect for the people who live in those municipalities and territories that do have their recognition, and if they are going to be paying their share of it... I am sure it is something that the minister is going to consider with his close advisers who are there with him today, and perhaps he will make the amendment, the proposal himself.

But, for the time being, I must say that I opine in the same sense as my esteemed colleague from Jacques-Cartier that the AMT — or the AMT — is anything but a catchy name. I think that there are probably a lot of other things that we could have come up with, but I guess that the lack of creativity and imagination shown there is simply the reflexion of what is lacking at other levels in the people who are making these proposals.

That being said, I think that with regards to institution and organization of this new agency, that it would be a mistake to go forward with section I in its present form and I do agree that there is a potential

problem with the notion of a «personne morale». I guess we should probably have some experts in to advise the commission as to whether or not this conforms to the new terminology that one finds in the Civil Code of Québec.

In the English version, of course, we find something that exists only in Québec, that the agency is a legal person. Of course, as you know, Madam Chair, this is not terminality that one would find in any other province, given the fact that, of course, we are the only civil law province; that is not a great surprise. However, this notion of a legal person, I think that the more simple English terminology to use here would be simply a corporation, or as a crown corporation, if we do not mind referring to the Crown. Crown still has authority here, as well as in the other provinces.

So, I would strongly suggest that we give consideration, due consideration to the proposal that this agency possess a second version, free for that agency to determine if and when it wants to use it. But, with regards to section I, Madam Chair, I do think that the section is missing a proper English translation, and I, for one, having translated 8 000 pages of laws and regulations in Manitoba with my colleagues there, where every agency had an English name and a French name, well, it certainly feels remiss in letting this section go forward as proposed here.

So, we are going to be working on a very poetic English name in the meantime, and I am sure that some of my other colleagues have many other astute observations to make with regards to the importance of amending section I. Thank you very much, Madam Chairman.

M. Campeau: Je trouve qu'il lit bien. Je peux lui donner trois A pour avoir bien lu!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Campeau: Pas de commentaires.

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

M. Copeman: Tantôt, en réponse à ma question, Mme la Présidente, monsieur... est-ce que c'est Pierre Savard? Je pense.

La Présidente (Mme Bélanger): Gilles Savard.

M. Copeman: Pardon. M. Savard a indiqué que le mot «agence», ou la création d'une agence est une... Je ne veux pas reprendre ses paroles ou déformer ses paroles, mais, nouveau... En tout cas, il me semble qu'il n'y a pas beaucoup d'agences qui sont créées dans la législation québécoise. Nous avons toutes sortes de groupes au Québec: on a des conseils, on a des organismes, on a des offices, on a toute une série de nomenclatures, mais c'est la réponse de M. Savard qui m'intrigue un peu quant à la notion d'une agence.

J'ai pris la peine, pour mon éducation personnelle, de prendre, regarder, examiner dans «Le Petit Robert», qui, selon mon collègue, le député de Marquette, est un dictionnaire renommé... Même moi, je l'ai beaucoup utilisé, très utilisé même. Et on trouve dans la définition du mot «agence», à la page 35, quatre différentes définitions. Il y a «Emploi d'agent». On donne comme exemple: «L'agence générale du clergé est fort recherchée.» Nous en avons une deuxième: «Administration confiée à un ou plusieurs agents.» Peut-être que c'est dans ce sens-là qu'on utilise le mot. Il y a également une troisième définition: «Établissement commercial servant essentiellement d'intermédiaire.» Agence de presse. Agence de placement. À moi, elle me semble peu pertinente dans ce cas-là. On ne parle pas d'une entité commerciale comme telle. Il me semble également que la première définition semble peu pertinente; peut-être, encore une fois, la deuxième. Et la quatrième: «Succursale bancaire». C'est clair, on ne veut pas dire «succursale bancaire» dans la définition présente à l'article 1.

• (20 h 50) •

J'essaie de comprendre l'utilisation du mot «agence», et peut-être que M. Savard peut nous éclaircir là-dessus, parce que c'est lui, en effet, qui avait indiqué que c'est un peu un nouveau terme. Ça m'intrigue; la création des nouveaux termes qu'on utilise dans la législation publique est toujours intéressante. Moi, je suis parmi ceux, je pense, Mme la Présidente, qui croient qu'il faut que la population québécoise comprenne bien sa législation. Si on est pour créer des nouveaux organismes avec des noms comme «agence», il me semble que la population québécoise est déjà familière avec les conseils qu'on a, les offices qu'on a, les... il y a peut-être d'autres organismes qui utilisent des termes plus courants. Il me semble qu'on commence une nouvelle utilisation, une nouvelle terminologie, et j'aimerais bien entendre, si possible, une réponse là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Savard.

M. Savard (Gilles): Effectivement, l'agence est un nouveau type d'organisme. Lorsque le nom a été choisi, il y a eu beaucoup de consultations tant auprès du Bureau des lois que du secrétariat du Comité de législation. On s'est éloignés de certains autres termes qui ont été utilisés parce que ce n'est pas une société, ce n'est pas un conseil, ce n'est pas une foule de choses, elle a des pouvoirs très particuliers. Un peu plus loin, après l'article 1, on va les voir, ils sont un peu plus articulés. C'est un mandataire de la couronne, mais qui va quand même avoir des rôles sur un plan qui est régional.

Donc, justement, pour ne pas induire personne en erreur, le terme «agence» a vraiment été choisi, et il est tiré du dictionnaire juridique — là, je vais vous le citer par coeur — Cornu. C'est un dictionnaire qui est utilisé par les légistes au niveau du ministère de la Justice.

M. Copeman: O.K.

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

M. Ouimet: Oui, merci, Mme la Présidente. Sur la notion du mot «transport», il y a du transport local, il y a du transport routier, il y a du transport interprovincial, il y a du transport maritime, il y a du transport aérien. Ce qui est de juridiction provinciale, c'est le transport, bien sûr, local, et je ne vois pas la définition du mot «transport», bien que je voie la définition du mot «municipalité». Alors, n'y aurait-il pas lieu, jusqu'à nouvel ordre, de bien circonscrire la notion du mot «transport»? Parce que le transport, je suis convaincu que le ministre et ses collaborateurs ont en tête le transport routier. Mais le mot «transport» peut être interprété de façon assez large, et on ne vise pas ici, je pense, le transport aérien ou le transport maritime, qui seraient de toute façon de juridiction fédérale. N'y aurait-il pas lieu, dans ce cas-là, de nuancer notre notion de transport?

M. Pinard: Le transport ferroviaire.

M. Ouimet: Ah! le transport ferroviaire également, qui est de juridiction fédérale, me fait remarquer le député de...

M. Pinard: Saint-Maurice.

M. Ouimet: Saint-Maurice. Bonne remarque.

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

M. Campeau: Oui, Mme la Présidente. Il s'agit d'un sens commun. Le Québec légifère dans ses pouvoirs à lui. Alors, quand on prend le mot «transport», il s'agit de l'utiliser dans son sens commun au Québec.

M. Ouimet: Si la réponse était si claire, Mme la Présidente, je me demande pourquoi nous avons tant d'arrêts devant la Cour suprême. On sait qu'un ordre ou l'autre de gouvernement, des fois, va excéder ses compétences et va peut-être légiférer dans un domaine qui est soit de compétence provinciale ou de compétence fédérale. Alors, il me paraît important ici de peut-être circonscrire la notion de transport. Je suis convaincu que ça apparaît évident à tous les membres de cette commission, mais, en lisant l'article 1, ce n'est pas tout à fait évident. On vise le transport — permettez-moi l'expression — «at large». Alors, peut-être l'Agence métropolitaine de transport routier?

M. Campeau: Non, je pense que ça va. Quand on regarde le restant de la loi, on ne peut pas s'y tromper, compte tenu de la vocation régionale et municipale, je ne pense pas que ça puisse porter à confusion.

M. Ouimet: Est-ce que le ministre pourrait me référer à des articles du projet de loi qui viennent bien clarifier cette situation?

M. Campeau: Si vous regardez, si vous allez jusqu'à l'annexe A, vous allez voir, de par la nomenclature des municipalités, vous allez voir que c'est à l'intérieur du Québec, donc, c'est dans le champ de compétence du Québec.

M. Ouimet: Mais vous m'avez dit tantôt que ce n'était pas exclusif.

M. Campeau: Non, on pourrait ajouter une municipalité.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Ouimet: Pas vraiment, j'aurais aimé que le ministre m'indique quel article dans le projet de loi vient bien définir le terme «transport», pour que ça soit très clair.

M. Campeau: Je retourne au même argument, qu'il s'agit du sens commun.

M. Ouimet: Mais, le sens commun — je ne veux pas sortir «Le Petit Robert» — du mot «transport», il y a plusieurs types et modes de transport. Vous visez le transport routier, pourquoi ne pas l'explicitier?

M. Campeau: On parle du sens commun, selon la juridiction du Québec. C'est là-dessus qu'il faut que vous le fassiez. Alors, c'est pour ça qu'on ne peut pas aller en dehors, que ça ne porte pas à confusion.

M. Ouimet: Mme la Présidente, je proposerais un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne pouvez pas proposer d'amendement, M. le député de Marquette. Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Mme la Présidente, toujours sur la notion de transport, si je comprends bien, l'Agence a pour mandat de planifier et de coordonner le réseau routier métropolitain. Elle doit également soutenir financièrement les services offerts sur le réseau métropolitain de transport en commun. Et on fait ici référence spécifiquement au train, au métro et à certains services d'autobus. Elle est également responsable de la gestion et de l'exploitation des trains de banlieue. Alors, est-ce que ça serait possible, dans le projet de loi, que l'on puisse spécifier de quel transport il s'agit? On parle de transport en commun. Le terme «transport» tout seul est très général et peut couvrir tous les modes de transport.

(Consultation)

Mme Houda-Pepin: Je demanderais au ministre s'il peut nous apporter une clarification à cet effet. Si c'est bien du transport en commun qu'il s'agit, est-ce qu'il ne serait pas judicieux de le préciser, de le spécifier dans le projet de loi?

M. Campeau: Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Au point de vue légal peut-être que M. Savard pourrait donner la réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Savard.

• (21 heures) •

M. Savard (Gilles): Au niveau du transport, si on regarde partout dans le projet de loi... Je vais prendre des exemples au hasard. Le premier alinéa de l'article 26. On parle «sur le transport métropolitain par autobus». Cette définition-là est carrément détaillée au deuxième alinéa, c'est-à-dire le paragraphe qui suit le premier. Vous allez retrouver, à l'article 29.1, lorsqu'on parle de transport en commun, on précise «par autobus». Lorsqu'on arrive sur d'autres types de transport comme les trains de banlieue, vous allez voir que c'est précisé, à ce moment-là, que le transport est le transport des personnes par trains de banlieue et, lorsqu'on passe à des notions comme le covoiturage, c'est indiqué directement que c'est le covoiturage, de même pour les voies réservées où circulent les automobiles. Donc, la notion de transport est à son sens... le mot «transport» a son sens le plus usuel, il est toujours jumelé à une expression définie dans la loi ou encore à une séquence de termes qui en arrêtent le sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Mme Houda-Pepin: En d'autres mots, ce n'est pas utile de spécifier «transport en commun» dans le nom même de l'Agence?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard (Gilles): En précisant «transport en commun» dans le nom de l'Agence, à ce moment-là, ce serait un petit peu trahir les autres fonctions de l'Agence. Vous allez avoir du transport qui est de nature collective. Le covoiturage peut difficilement être taxé de transport en commun au sens des lois des sociétés de transport, des CIT et des autres lois. Donc, d'ajouter les mots «en commun» au niveau du titre ne reflète qu'une partie des fonctions de l'Agence. C'est la limiter et ça ne donne pas vraiment l'aspect global de ses fonctions.

Mme Houda-Pepin: Mais, actuellement, quand on regarde le projet de loi dans son ensemble, ça porte essentiellement sur le transport en commun. Est-ce que le nom de l'Agence, tel que libellé, sans spécifier la

nature du transport, pourrait laisser entrevoir la possibilité que l'Agence puisse avoir un mandat beaucoup plus large que celui de transport en commun?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard (Gilles): L'Agence, effectivement, n'est pas limitée uniquement au transport en commun. Plus loin, au niveau du projet... vous avez reçu des projets d'amendements qui vont détailler une notion de transport collectif pour rendre, justement, l'ensemble des facettes de l'Agence. Lorsqu'on parle, entre autres, de services de taxis collectifs, lorsqu'on parle, entre autres, de voies réservées de circulation qui peuvent être utilisées par des autobus, minibus, mais aussi par des taxis et à l'occasion par du covoiturage aussi, le projet de loi forme un tout, à ce moment-là. Donc, dans son générique, par l'Agence métropolitaine de transport, on laisse, finalement, les portes ouvertes à l'ensemble de la mission et des pouvoirs de l'Agence.

Mme Houda-Pepin: Je vous remercie pour la clarification.

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

M. Mulcair: Oui, merci, Mme la Présidente. Plus ça avance, moins je suis convaincu par le choix des termes justement parce que...

M. Campeau: Mais ça n'avance pas beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Le principe d'avancer en arrière.

M. Mulcair: J'entendais...

Une voix: On reste en autobus.

Une voix: ...à ne pas préciser le transport rapide.

M. Mulcair: J'écoutais avec grande attention les propos du ministre, tantôt, à propos du choix du terme «transport», puis c'est peut-être celui qui, pour l'instant, cause le moins de difficultés, bien qu'on risque de revenir. Mais le mot «agence», à mon sens, justement, Mme la Présidente, risque de causer vraiment des problèmes. Si on prend l'invitation que formulait le ministre de regarder les termes dans leur sens usuel, une «agence», selon «Le Robert», au sens vieux, c'est l'«emploi d'agent». On peut aussi dire une «administration confiée à un ou plusieurs agents», ou encore un «établissement commercial servant essentiellement d'intermédiaire», d'où tout l'intérêt, sans doute, d'ajouter la mention «personne morale de droit public», parce que ça signifierait très clairement...

Une voix: ...

M. Mulcair: Oui, exactement. Ensuite, on peut parler d'un «bureau».

Mais il est très rare de voir, du moins en français, c'est très rare de voir ce terme-là employé dans son sens anglais de «agency». Si on peut penser à quelques exemples, c'est relativement rare et ça a tendance à signifier quelque chose d'une importance nationale, comme l'ANPE, en France, l'Agence nationale pour l'emploi, ou encore l'Agence spatiale, ici, au Canada. Mais, en français, parler d'une agence pour quelque chose qui est vraiment régional comme ça, je pense qu'on fait fausse route, c'est un mauvais choix, à mon point de vue.

On peut-être tirer exemple sur ce qui se passe dans d'autres juridictions, comme mon collègue de Jacques-Cartier le faisait remarquer tout à l'heure, on a des exemples qui existent dans d'autres villes. Par exemple, si vous avez déjà eu l'occasion de voyager dans la région de San Francisco, Oakland, il y a un excellent service de transport public là-bas qui s'appelle «Bay Area Rapid Transit», ou BART. Alors, BART est un système très bien installé là-bas et, un peu comme les Go Trains de l'Ontario, auxquels mon collègue de Jacques-Cartier faisait référence, «Government of Ontario Trains», bien, à San Francisco, Oakland, pour, justement, le San Francisco Bay Area, on a trouvé un terme, un nom qui accrochait.

Mais, Mme la Présidente, si on est inquiet pour le terme «agence», on est oh comment! plus inquiet pour l'emploi du terme «métropolitaine».

Une voix: ...

M. Mulcair: Parce que, comme vous le savez, Mme la Présidente, le terme «métropole» renvoie, dans son sens premier, une «ville pourvue d'un archevêché où réside un métropolitain». Et je comprends la consternation de ma collègue de La Pinière, parce que c'est effectivement contraire à la Charte parce que ça privilégie une religion par rapport aux autres. Et ça doit être ça, sa grande préoccupation, justement.

Aussi, son sens deuxième est, évidemment, une grande ville, et donc quelque chose qui est métropolitain, c'est ce qui se rapporte à une grande ville. Mais attention! attention! Savez-vous, Mme la Présidente, qu'aux termes du dictionnaire «Robert» on apprend justement que «métropolitain», c'est un mot anglais dans ce sens-là. Eh oui! Et je vois tout de suite l'inquiétude manifestée dans le visage du grand-père de la loi 101...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: ...et je la partage.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: Eh oui! Alors, une agence qui est vraiment un anglicisme dans un tel contexte, une «agency»; «métropolitain», avec tout ce que ça traîne comme bagage historique, référence à l'Église, etc., et, en plus, c'est un vilain calque de l'anglais. Qu'est-ce qu'il y a de bon avec ces termes-là? Pas grand-chose. Alors, il va falloir qu'on travaille attentivement à formuler une autre version qui soit aussi élégante et aussi évocatrice en anglais qu'en français. Et on est en train de travailler, et je crois que, justement, mon collègue de Jacques-Cartier a une trouvaille à ce chapitre qu'il s'apprête à partager avec nous. Merci beaucoup, pour l'instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. M. le député de Jacques-Cartier.

Une voix: ...

M. Kelley: Non, non, mais, blague à part, je pense que c'est très important, parce que je pense effectivement... Non, non, le marketing du transport en commun est... Est-ce qu'on a regardé l'idée de peut-être, au lieu d'utiliser le mot «métropolitain», utiliser le mot «régionale»? Parce que ça donne comme acronyme ART. Je pense que les concepteurs dans la publicité, et tout ça, pourraient faire mieux avec ART. C'est une nouvelle période pour ça, alors ça va être une «ART-ÈRE», je ne le sais pas. Mais je pense qu'il y a beaucoup plus de millage qu'on peut faire avec une agence régionale de transport au lieu de faire une agence métropolitaine de transport, parce que je pense qu'il y a quelque chose derrière tout ça, qu'on a vu dans les autres villes en Amérique du Nord qui ont réussi à trouver un nom qui a aidé beaucoup dans la promotion du transport en commun après.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout? Alors, il n'y a pas d'amendement à l'article 1. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Une voix: Adopté.

Des voix: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non?

M. Ouimet: Mme la Présidente...

Des voix: ...

M. Ouimet: Mme la Présidente... Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): C'était une tentative.

M. Campeau: C'est parce qu'il avait dit qu'on avançait, c'est pour ça que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est pour ça, ça va...

Une voix: Il a dit: Plus on avance, plus je conclus que...

M. Ouimet: Mme la Présidente, je pense que mon collègue de Jacques-Cartier suggérait une modification au niveau de la désignation de l'agence en question. Je pense que c'est une solution assez ingénieuse.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez un amendement?

M. Ouimet: L'Agence régionale de transport. Je ne sais pas ce qu'en pense le ministre des Transports. Ça colle très bien, par exemple...

M. Campeau: Je voulais juste revenir sur...

M. Ouimet: ...au discours gouvernemental sur les régions, on le fait remarquer.

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

M. Campeau: ...sur le mot «agence», Mme la Présidente, là. «Agence», ça ne vient pas d'«agency», ce n'est pas du tout la même chose. Alors, peut-être qu'on pourrait faire plaisir à la communauté italienne, ça vient de «agencia». Juste une petite clarification.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Une question de directive, Mme la Présidente. Le député de Marquette, est-ce qu'on a annoncé un remplacement?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais il y a eu un consentement pour qu'il prenne la parole, mais il n'a pas le droit de voter, il n'a pas le droit de présenter des amendements.

M. Pinard: Mais on n'a pas déterminé la durée de sa prise de parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, une fois qu'on demande l'autorisation, on n'a pas à la...

M. Pinard: Parce que, dans le cas d'un «filibuster», on sait très bien que chacun a le droit de parler 20 minutes sur chacun... soit des amendements ou une proposition principale. Alors, je serais porté à proposer à ce stade-ci qu'on cesse d'accorder le droit de parole au député de Marquette. Comme ça, ça va nous faire un député de moins à entendre.

● (21 h 10) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'une fois qu'on a donné le consentement... On va regarder dans les jurisprudences, mais, une fois qu'on a donné le consentement, je pense que c'est pour le temps de la séance.

M. Copeman: Mme la Présidente.

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

M. Pinard: Ça va te permettre de pouvoir quitter, de te retirer dans tes terres.

M. Ouimet: Tu n'aimes pas mes idées?

M. Copeman: Honnêtement, Mme la Présidente, le choix de mots du député de Saint-Maurice m'étonne.

La Présidente (Mme Bélanger): Le quoi?

M. Copeman: Le choix de ses mots m'étonne. Il a qualifié nos interventions comme «filibuster», si j'ai bien compris. Nous sommes à peine, quoi...

Une voix: À l'article 1.

M. Copeman: ...à peine une heure dans l'étude détaillée. Quant à moi, Mme la Présidente, une étude détaillée, c'est exactement ça, on prend la peine d'examiner d'une façon diligente chaque article, chaque paragraphe, chaque sous-paragraphe, pour s'assurer qu'on a les bons termes dans un projet de loi. Et, quant à ça, Mme la Présidente, le ministre a dit quelque chose de très intéressant il y a quelques minutes. Il a parlé du mot «transport» dans son sens commun. Comme explication, et c'est du gros bon sens — je ne veux pas briser la solidarité de l'opposition — mais, moi, j'aurais tendance à penser que, oui, le mot «transport» a un sens commun qu'on comprend assez bien. Mais, par contre, le mot «agence», quant à moi, n'a pas ce même sens commun. Parce que le ministre vient d'admettre l'importance du sens commun dans les mots, mais le sens commun du mot «agence», bien compris dans la population québécoise, n'est pas le même que celui qui, j'imagine, est inclus dans un dictionnaire de mots légaux, etc. Alors, il me semblait en tout cas, Mme la Présidente, que les paroles du ministre me donnent un peu raison quant à l'utilisation du terme «agence». Il y a peut-être moyen de regarder pour simplifier cette appellation pour le nouvel organisme créé par le projet de loi 102. En tout cas, c'est une préoccupation. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Quelqu'un d'autre?

M. Kelley: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Oui, j'ai un amendement à proposer à l'article 1: L'article 1 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifié par le remplacement des mots «Agence métropolitaine de transport» par «Agence régionale de transport» dans la version française. And, in English, section 1 of Bill 102, An Act respecting the «Agence métropolitaine de transport» and amending various legislative provisions is amended by replacing the words «Agence métropolitaine de transport» in the English version by «Agency for Regional Transportation».

Une voix: First of a long series.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, malheureusement, M. le député, votre motion serait irrecevable parce que, en vertu de la Charte de la langue française, étant donné que c'est un organisme gouvernemental... c'est l'article 14: «Le gouvernement, ses ministères, les autres organismes de l'Administration et leurs services ne sont désignés — en français comme en anglais — que par leur dénomination française.»

M. Mulcair: Je vous invite, Mme la Présidente, à lire attentivement l'article 29.1 de la Charte de la langue française.

La Présidente (Mme Bélanger): 29.1 de la Charte?

M. Mulcair: La Charte de la langue française, oui.

(Consultation)

M. Mulcair: Je vous invite, par la suite, Mme la Présidente, à prendre connaissance de l'annexe A ainsi que de l'annexe de la Charte de la langue française, qui donne la liste des municipalités reconnues aux termes de l'article 29.1.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je maintiens la décision que l'amendement n'est pas recevable puisque l'Agence métropolitaine de transport n'est pas un organisme municipal, n'est pas un organisme scolaire, n'est pas un établissement de services de santé, mais c'est un organisme gouvernemental. Donc, on doit respecter l'article 14: «Le gouvernement, ses ministères, les autres organismes de l'Administration et leurs services ne sont désignés que par leur dénomination française.»

M. Mulcair: Mme la Présidente, question de directive.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Comme vous le savez, Mme la Présidente, aux termes de l'article 133 de la Loi constitutionnelle de 1867 et d'une série de jugements de la Cour suprême culminant par la décision rendue en juin 1985 dans le renvoi sur le Manitoba, toute législation adoptée par l'Assemblée nationale doit l'être dans les deux langues. Que d'autres lois aient, par le choix des législateurs, pu être adoptées avec une version anglaise qui était bancale, parce que la version anglaise n'en était pas une, parce que, justement, la version anglaise comportait des titres, des noms, des appellations françaises, c'est leur choix, et je ne leur retire pas.

• (21 h 20) •

Ce que je vous dis, Mme la Présidente, et d'où ma question de directive, la décision que vous avez annoncée, si jamais vous deviez la maintenir, voudrait dire que l'obligation qui est faite aux termes de la loi d'avoir une version anglaise et française est non seulement pas respectée, mais quelqu'un qui désire, dans la version anglaise, mettre une version anglaise n'a pas le droit de le faire. C'est ça, le sens de votre décision. Et je vous invite à réfléchir, parce qu'il est sûr et certain que l'article que vous avez cité de la Charte de la langue française n'a strictement pas préséance ni sur la décision de la Cour suprême du Canada dans le renvoi sur le Manitoba, ni sur l'article 133 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique autrement appelé Loi constitutionnelle de 1867.

Si vous voulez prendre le temps avant de répondre à ma demande de directive, je vous invite à le faire parce que c'est une question importante.

La Présidente (Mme Bélanger): Sûrement que je vais prendre le temps de consulter les juristes du Secrétariat des commissions, parce que je vois ici, dans les deux versions, et la version anglaise et la version française, que le nom de l'«Agence métropolitaine de transport» est exactement le même libellé.

M. Mulcair: Comme je vous le mentionnais, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Comme je pense que les gens, que les légistes savent ce qu'ils font, alors, j'en déduis que l'article 14 s'applique, mais je vais prendre en délibéré votre...

M. Mulcair: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): ...demande de directive.

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, pour le moment, je ne puis accepter votre amendement...

M. Mulcair: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): ...parce que votre amendement, pour moi, est irrecevable par rapport aux arguments que je vous ai donnés. Mais, comme vous semblez douter de mon argumentation, je vais prendre une directive du Secrétariat des commissions...

M. Mulcair: Excellent!

La Présidente (Mme Bélanger): ...et on va consulter, et je reviendrai avec la décision.

M. Mulcair: Peut-être, à ce moment-là, si... Je viens de discuter avec mon collègue de Jacques-Cartier. Peut-être qu'il pourrait scinder et discuter seulement de la version française pour l'instant, et on n'affecterait pas la version anglaise, et on pourra revenir là-dessus une fois qu'on connaîtra votre décision.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Malgré que, pour avoir une décision ce soir, il faudrait peut-être suspendre les travaux pour que je puisse...

M. Mulcair: Ah! on peut s'entendre pour faire ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vais suspendre les travaux puis nous allons vérifier la recevabilité de cet amendement, et j'aimerais l'avoir... on ne l'a pas déposé, alors, j'aimerais l'avoir.

M. Mulcair: Il est là, il est tout prêt.

(Suspension de la séance à 21 h 22)

(Reprise à 21 h 39)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux.

Après consultation avec les conseillers en droit du Secrétariat des commissions, je dois vous dire que je maintiens ma décision de refuser l'amendement et que, moi, je n'ai qu'à maintenir la procédure de fonctionnement d'une commission, et je n'ai pas à interpréter la Constitution. Alors, ça, c'est un domaine qui appartient aux tribunaux. Alors, la décision de ne pas recevoir l'amendement est maintenue.

M. Mulcair: Je comprends très bien, Mme la Présidente. Je vous remercie beaucoup d'avoir porté autant d'attention à notre intervention. Effectivement, je considère que ça fait partie de votre directive quand vous me dites qu'effectivement ce sont les tribunaux qui vont régler cette question-là et, en tant que parlementaire qui considère que, justement, il y a des droits qui sont en chassés dans la Constitution appliquée par les tribunaux,

je prends acte de votre invitation d'aller devant les tribunaux avec ça, et vous pouvez être sûre que c'est ce que je vais faire.

Mais, si vous me permettez, on peut reformuler peut-être...

• (21 h 40) •

Une voix: On n'a pas compris ça.

M. Ouimet: Au niveau d'une question de règlement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, j'ai dit: Je n'ai pas à interpréter la Constitution.

M. Ouimet: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Pour le bénéfice de notre collègue, le député de Saint-Maurice, pourriez-vous statuer sur son intervention qui visait à me priver de mon droit de parole comme parlementaire?

M. Pinard: Oh! un instant, Mme la Présidente, le priver de son droit de parole comme parlementaire, ce n'est absolument pas ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, je ne pense pas que c'est ce que le député de Saint-Maurice a dit.

M. Pinard: M. le député de Marquette va beaucoup trop loin dans l'interprétation. Ma question était une question de directive. Je vous demandais, à titre de présidente, si, effectivement, le député de Marquette était inscrit en remplacement d'un député qui est d'office sur la commission de l'aménagement et des équipements. S'il n'était pas inscrit, est-ce que n'importe quel parlementaire peut venir en commission, s'asseoir, prendre place et bénéficier d'un droit de parole, bénéficier d'un droit de faire des propositions ou de seconder, ou tout simplement s'asseoir à l'arrière ou même à la table; on peut le lui permettre, mais sans droit de parole et sans droit de proposition. C'est la question que je vous ai posée. Étant un jeune parlementaire, j'apprécierais beaucoup bénéficier...

Des voix: Nouveau parlementaire.

M. Pinard: ...de votre expérience, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, au début de la séance, nous avons demandé le consentement de tous les membres de la commission pour donner un droit de parole au député de Marquette. Alors, dans les jurisprudences, il n'y a rien, il n'y a jamais personne qui a contesté le droit de parole durant la séance, alors

on n'a pas de jurisprudence. Alors, moi, d'empêcher le député de Marquette, une fois qu'on a donné le consentement, l'empêcher de parler, parce que je pense... Quand on donne le consentement, on ne donne pas le consentement juste pour une question. Alors, on a donné le consentement; d'après moi, je constate que le consentement a été donné pour toute la séance et je n'aimerais pas créer une jurisprudence, parce que, une fois qu'un président crée une jurisprudence, elle sert pour tous les autres parlementaires, et ça pourrait priver d'autres parlementaires de leur droit de parole. Par contre, le député de Marquette n'a pas le droit de proposer des motions. Si on a à passer au vote, il n'a pas le droit de vote. Mais il a le droit de parole.

M. Pinard: Mme la Présidente, est-ce que la demande qui avait été faite lors du début des travaux de la commission par le député de Marquette était simplement sur une question qu'il voulait poser à la commission?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Il a demandé s'il pouvait participer aux travaux.

M. Pinard: C'était pour l'ensemble des travaux de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il pouvait participer aux travaux. Alors, bon, j'ai dit: M. le député de Marquette, vous n'êtes pas membre de la commission, vous ne remplacez personne, alors, pour que vous puissiez intervenir, ça me prend le consentement unanime de tous les membres de la commission. Et on a donné le consentement. Alors, le consentement va se terminer à minuit.

M. Ouimet: Merci, Mme la Présidente.

Mme Carrier-Perreault: Excusez, Mme la Présidente. Moi, j'aurais quand même une précision.

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

Mme Carrier-Perreault: Je trouve quand même que c'est important, puisqu'il n'y a pas de... comme vous dites, il n'y a pas eu de décision antérieure, donc il n'y aurait pas de jurisprudence sur ce sujet-là en particulier. Ce qui arrive, c'est que, quand on donne un consentement, effectivement... parce que le député de Marquette avait une question à poser et c'est pour lui laisser la possibilité de poser sa question, effectivement, je pense, qu'on a donné ce consentement-là de bonne foi. Par ailleurs, si, comme on peut le constater là, il y a quand même certaines... En tout cas, disons que le député de Saint-Laurent nous l'a quand même annoncé, il ne faudrait quand même pas abuser aussi de la bonne foi de ce qu'on a donné, nous autres, tout à fait comme ça pour qu'il puisse avoir un renseignement particulier.

Alors, je trouve que, quand il y a abus possible, là... Écoutez, on est dans un contexte un peu différent présentement, Mme la Présidente, par rapport au moment où, de bonne foi, on a consenti, nous autres, qu'il pose une question pour avoir une réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que, ce soir, on n'a pas déterminé si c'était pour une question ou pour participer à la commission jusqu'à la fin de la séance, sauf qu'à l'avenir, une fois qu'on demandera un consentement pour un non-membre, il s'agira de bien spécifier que c'est pour une ou deux questions et non pas pour toute la séance. Alors, à ce moment-là, on pourra conclure qu'une fois que le député aura posé une ou deux ou trois questions, on pourra lui permettre sur le même sujet des questions complémentaires, évidemment. Mais je pense que, pour ce soir, le consentement a été donné et, moi, je ne peux retirer le droit de parole au député de Marquette.

M. Ouimet: Mme la Présidente.

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

M. Ouimet: Je ferais juste remarquer à ma bien aimable collègue députée que le député de Saint-Maurice est intervenu après que j'aie eu posé cinq ou six questions. Donc, ce n'est pas un consentement sur seulement une question, j'en ai posé au moins cinq ou six. C'est à ce moment-là qu'il est intervenu.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, effectivement, je pense qu'on va...

M. Pinard: Mme la Présidente, est-ce que je peux avoir une réplique au député de Marquette?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, écoutez, est-ce que c'est...

M. Pinard: Je voudrais tout simplement... Je voudrais tout simplement...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on pourrait revenir au débat? Je pense que j'ai rendu ma décision, j'ai dit que, moi, j'avais eu le consentement, et j'en conclus que le consentement était pour toute la séance. Alors, à l'avenir, si vous voulez être prudent et quand la présidence demandera le consentement pour qu'un non-membre pose des questions, il s'agira de déterminer le temps que vous lui donnerez. Alors, ça va?

M. Pinard: ...on fait jurisprudence.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, je ne crois pas que ce soit une jurisprudence. Un consentement, c'est le consentement pour la séance.

M. Pinard: Alors, c'est terminé en ce qui nous concerne.

Une voix: Profitez-en.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Où on en est? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Oui. Je vais changer mon conseiller constitutionnel parce que j'ai des mauvais avis de ce dernier...

Je vais proposer un amendement: L'article 1 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifié par le remplacement des mots «Agence métropolitaine de transport» par «Agence régionale de transport».

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Jacques-Cartier, vous avez posé une question?

M. Kelley: Non, j'ai proposé un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, est-ce que...

M. Kelley: Je viens de le lire, je vais le relire. C'est juste que je viens de congédier mon conseiller constitutionnel. Alors, à l'article 1: L'article 1 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifié par le remplacement des mots «Agence métropolitaine de transport» par «Agence régionale de transport».

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va considérer l'amendement recevable.

M. Kelley: Merci, Mme la Présidente. Le but de l'amendement qui est proposé, et je reviens toujours à la notion de la promotion du transport en commun dans la région de Montréal... Je trouve très intéressant, à la page 46 de «Proposition régionale» de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal... les chiffres sont assez troublants sur l'évolution du transport en commun entre 1987 et 1993. On sait qu'à cette époque le gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour améliorer les équipements de transport en commun dans la région de Montréal. Moi, je demeure à l'ouest de l'île de Montréal, alors, je pense, entre autres, à tout le travail qui a été fait sur la ligne Montréal—Rigaud, les gares qui ont été restaurées, il y a le nouvel équipement qui a été acheté, de mémoire, de Bombardier, alors, le service est nettement amélioré entre Montréal... surtout de Sainte-Anne-de-Bellevue... Après Sainte-Anne-de-Bellevue, on tombe dans un autre débat, alors on va

laisser ça pour le moment. Mais, surtout, c'est l'effort qui a été fait pour améliorer les trains entre l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville, il y a beaucoup d'investissements qui ont été faits par le gouvernement du Québec. En deuxième lieu, on pense aux travaux qui ont commencé sur le train vers Deux-Montagnes, alors il y a tout un effort, presque 300 000 000 \$ qui ont été investis.

• (21 h 50) •

Mais je regarde les chiffres qui sont ici et, au niveau du transport en commun sur l'île de Montréal, il y a une chute de 297 669 jusqu'à 266 558, alors c'est une perte de 31 111 personnes par année, alors c'est une chute de 10 %. Sur la couronne nord, les chiffres démontrent une descente de 22 732 à 20 797, alors, ça, c'est une perte de presque 2 000 personnes, ou 8,5 %, et sur la couronne sud, de 43 339 à 42 213, alors une chute de 2,6 %. Alors, malgré les efforts à la fois de la STCUM, des sociétés de transport de Laval et de la Rive-Sud, malgré les efforts très importants du gouvernement du Québec, et, de mémoire, aussi, peut-être l'ouverture de la ligne bleue du métro à Montréal, je pense que c'est dans cette période qu'on a vu l'agrandissement du réseau de métro à Montréal... Alors, le gouvernement a fait un grand effort pour améliorer les équipements de transport dans la région de Montréal dans cette période, et, malgré tout ça, on ne voit pas une augmentation dans l'achalandage.

Alors, je reviens à mon idée de départ, et je suis le premier à dire que je ne suis pas le poète parmi nous ici ce soir, mais je pense et je suis un petit peu déçu que le ministère n'ait pas regardé le titre, pas uniquement par les juristes au ministère de la Justice. Les juristes au ministère de la Justice ont leurs qualités, ont leur expertise, mais je pense que c'est très important, si on veut vraiment valoriser les équipements, que les gouvernements des deux côtés de la Chambre... les sommes très, très importantes d'argent qui sont investies depuis 15 ans et plus dans la région de Montréal, dans les équipements de transport dans la région de Montréal, il faut avoir quelque chose d'un petit peu plus attirant que l'Agence métropolitaine de transport, AMT.

Je reviens à ça, parce qu'on voit les exemples qui nous sont venus à l'esprit dans d'autres villes en Amérique du Nord. Le Go Train est le plus proche, peut-être le meilleur exemple, et le BART à San Francisco, Oakland, le Bay Area Rapid Transit, ce sont des choses qui sont venues, qui ont été créées, mais avec tout un effort de marketing aussi. Si on s'apprête à ôter la région de Montréal... avec une agence, avec un budget de 150 000 000 \$, c'est beaucoup d'argent et ça doit fonctionner. Et on va mesurer sa performance dans l'amélioration et l'augmentation de l'achalandage dans la région de Montréal.

Moi, je pense, à ce moment, en créant l'Agence, qu'on a la responsabilité de penser pas uniquement ce que le Comité de législation a trouvé bon pour le titre, mais également utiliser un petit peu de créativité parmi nous pendant les prochains jours pour trouver quelque chose qui va doter la région de Montréal de quelque

chose... Alors, ma modeste proposition ce soir, c'est «Agence régionale de transport», qui, au moins, va nous donner, premièrement... On me dit: Agence, c'est la nouvelle mode. On voit ça également en anglais. Le gouvernement d'Angleterre a créé beaucoup de «agencies»; on voit ça de plus en plus. C'est la mode aussi... je pense qu'aux États-Unis, au lieu des commissions, au lieu des «authorities», en anglais, il y a quelque chose qu'on voit souvent dans le monde du transport, on a remplacé tout ça avec, aujourd'hui, la notion d'une agence. Alors, une agence, si c'est le «buzz word» des années soixante-dix... quatre-vingt-dix, on va l'accepter. Mais je pense...

Une voix: Je ne sais pas si on va l'accepter...

M. Kelley: Peut-être, mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce, qu'il aura un travail à faire.

«Régionale», parce que, avant tout, ce qui est visé par cette agence, c'est d'améliorer le transport régional à Montréal. Alors, qu'est-ce qu'on a visé? C'est d'améliorer l'utilisation et le lien entre le transport à Laval, le transport à Montréal et ses banlieues et le transport sur la Rive-Sud et la couronne nord. C'est ça qui est visé. Alors, je pense que «régionale» est peut-être un mot plus près de ce que l'on vise avec le projet de loi qui est devant nous. Et «transport», je n'embarquerai pas dans la discussion sur quels moyens de transport, et tout ça, mais je pense que «transport», ça s'explique assez bien.

Mais, au moins, ça va nous donner un acronyme, ART. Et je soumets que les créateurs, les personnes, les experts de la publicité, et tout ça, vont être beaucoup plus capables de faire de la publicité avec imagination, avec de la créativité si, au moins, on donne un acronyme qui a cette possibilité. Sinon, AMT, je pense que ça va être très difficile de donner à cette nouvelle création une identité populaire et je pense qu'avant tout c'est ça qu'il faut pour promouvoir notre transport en commun. Je rappelle que les chiffres sont très impressionnants, l'investissement qui a été fait à la fois par le gouvernement du Parti québécois précédent et également par le Parti libéral entre 1985 et 1994. Il y a beaucoup d'acquis aujourd'hui dans le domaine du transport en commun dans la région de Montréal. Il faut le valoriser, il faut le promouvoir, et je pense que le marketing, avant tout, est un élément très important.

Et si je peux juste ouvrir une parenthèse là-dessus, encore une fois, j'ai parlé à mon épouse... Et les problèmes dans la région de Montréal pour les voies réservées et l'absence d'un plan de marketing sont très prononcés. Encore une fois, ce soir... ça a pris, à deux heures de l'après-midi, plus d'une heure pour aller de Montréal vers l'ouest de l'île de Montréal parce que la 20 est bloquée toute la journée parce qu'il y a confusion sur la 13. Alors, le monde ne comprend pas comment utiliser les voies réservées. Il y avait très peu de publicité faite dans la région pour promouvoir ces voies réservées. Alors, le monde arrive et ne comprend pas.

Également, si on veut, je comprends les petites coquilles qu'on a vécues cette semaine avec le train entre Montréal et Deux-Montagnes. C'est regrettable parce que ça va rendre un service important à ce secteur, surtout le secteur grandissant dans Deux-Montagnes, Saint-Eustache et tout ça. Je pense que c'est un nouvel acquis important pour la région, mais il faut arriver avec de la publicité, il faut arriver avec les meilleurs façons de promouvoir ça pour justifier l'investissement.

Alors, dans le choix que nous avons devant nous ce soir de choisir un nom, de créer une nouvelle agence pour la région de Montréal, je propose qu'au moins ma suggestion de ART, ça va donner aux personnes plus créatrices que moi l'opportunité de jouer avec ça et de donner à Montréal toute une campagne de publicité pour promouvoir le transport en commun. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Merci, Mme la Présidente. Je viens appuyer la proposition d'amendement de mon collègue de Jacques-Cartier non seulement au niveau des raisons de marketing, mais également au niveau du fait que c'est quand même un titre qui est attribué par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Ce n'est pas pour rien que leur document s'intitule «Proposition régionale», d'une part, et, d'autre part, c'est vers un plan de transport pour la région de Montréal.

• (22 heures) •

Je vois le député de Mercier, l'ancien président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui siège avec nous, qui est sûrement conscient du fait que rares ont été les fois où il y a eu consensus entre les maires et les préfets. Et nous nous retrouvons ce soir devant une situation où les maires et les préfets se sont entendus, et c'est d'ailleurs dans leur introduction. À la page 3 de leur texte, le dernier paragraphe de la page 3 dit ceci, et je cite: «Cette proposition alternative, qui fait l'objet d'un large consensus au sein de la région...» Il me semble que, dans un premier article d'un projet de loi, il est important que nous, comme membres de cette commission parlementaire, puissions faire écho à ce large consensus atteint dans le cadre des différentes discussions de la Table des préfets et des maires du Grand Montréal. Et, donc, au lieu d'intituler ça l'Agence ou de l'appeler l'Agence métropolitaine de transport, de l'appeler l'Agence régionale de transport — on pourrait même ajouter «de Montréal» — je pense que ça rejoindrait la préoccupation des différents maires et préfets. Et, ne serait-ce qu'à ce titre, ça démontre déjà une orientation de la part des membres de cette commission de rejoindre le consensus et de faire écho à ce consensus et, surtout, ça fait partie de tout le discours gouvernemental sur l'importance des régions.

Alors, je ne vois vraiment pas comment le ministre des Transports et les députés ministériels pourraient refuser un tel amendement, et le refus d'un tel amendement serait le refus de reconnaître un consensus qui s'est déjà établi. Alors, je pense que ça indiquerait déjà une bonne intention de la part des membres de la commission parlementaire et je soutiens très fortement que cet amendement devrait être adopté. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Marquette. M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Je crois que l'explication que viennent de donner mes collègues explique bien le sens de l'amendement proposé. En effet, si cette Agence veut avoir des chances de demeurer correctement, il faut absolument que ça soit accompagné d'une campagne valable d'information et de publicité. Pour être député de la ville de Laval, je dois vous dire à quel point je partage les propos de mon collègue de Jacques-Cartier — et, lui, son comté comprend quatre municipalités, celles de Beaconsfield, Dorval, Pointe-Claire et Dorval Island. On ne parlera pas du transport en commun de Dorval Island ce soir, mais je pense que si, déjà là, eux, ils ont des difficultés, vous pouvez imaginer ce que ça donne en allant vers Laval. Et même si, justement, l'idée de faire des voies réservées pour le covoiturage à au moins deux personnes ainsi que pour les taxis et les autobus, c'est une bonne idée, une idée que j'appuie, on a eu, encore une fois, un exemple classique de ce qui se passe lorsqu'une bonne idée est appliquée par des gens qui n'ont aucune idée. Je vois que le ministre lit attentivement ses coupures de journaux, et c'est dommage parce que c'est sans doute pour ça que ça fait plusieurs jours que ça marche mal sur ces voies réservées entre l'île de Montréal et l'île de Laval, parce que, justement, plutôt que de s'occuper des problèmes, il s'occupe de ses propres affaires, «little bit like Nero fiddling while Rome burned». C'est complètement inacceptable, ce qui se passe sur ces voies réservées pour le covoiturage.

Et c'est intéressant de constater, Mme la Présidente, que, lors de sa présentation l'autre soir, lorsque le ministre a parlé pour la première fois du projet de loi 102, il a mentionné le besoin du stationnement incitatif à Laval, et il avait vraiment raison. Mais, comme on a eu l'occasion aussi de le lui rappeler, à peu près le meilleur site, le meilleur emplacement possible pour ce stationnement incitatif appartient à l'heure actuelle au ministère des Transports, qui est en train de le vendre. Alors, non seulement il n'y a pas de planification ni projet ni budget adéquat pour la publicité pour expliquer aux gens ce qui s'en vient, mais on ne fait rien pour faire en sorte que ça puisse marcher. C'est vraiment comme quoi il y a un monde de bureaucrates ici qui imaginent des choses qui peuvent avoir de l'allure, puis il y a des gens qui doivent exécuter ici, puis il n'y a rien qui les connecte. Ça s'appelle, justement, Mme la Présidente, être déconnecté.

Hier soir, j'ai voyagé entre l'aéroport de Dorval et le comté de Chomedey pour un événement là-bas, et j'étais vraiment préoccupé de constater qu'on était au bord de la désobéissance civile. Systématiquement, les gens qui n'en avaient pas le droit empruntaient ces voies réservées — en d'autres mots, des voitures avec seulement un occupant l'empruntaient — alors que les honnêtes citoyens qui décidaient de rester dans la légalité mettaient une bonne demi-heure de plus pour traverser le pont sur l'autoroute 13. Je n'ai aucune idée si le ministre a réussi, avec ses proches collaborateurs, à porter plus d'attention à ça qu'il n'en porte aux travaux de cette commission, mais je dois dire que ce manque de planification nous préoccupe vis-à-vis de ce projet de loi, parce que si c'est le reflet de ce que son ministère, sous sa gouverne, va être capable de faire, on a toutes raisons d'être préoccupés.

L'idée, donc, de doter cette nouvelle organisation, cette nouvelle structure administrative, d'un nom qui accroche, qui puisse être utilisé dans une campagne de publicité ou autre en est une que je trouve personnellement très attirante et que je seconde. Et c'est pour ça que je suis d'accord que l'on appelle cette Agence, si tel est le terme vraiment choisi — bien que j'aurais peut-être d'autres idées là-dessus tantôt, Mme la Présidente — qui aurait au moins l'avantage d'avoir un nom accrocheur... On peut aisément imaginer, comme mon savant collègue de Jacques-Cartier le disait tantôt, qu'on pourrait avoir toutes sortes de choses, comme parler de «ART-ÈRE», parce que, évidemment, l'acronyme, ça serait A-R-T, et je trouve que c'est une très, très bonne idée. C'est pour ça que je suis tout à fait d'accord avec la suggestion de mon collègue de Jacques-Cartier, et j'aurai sans doute d'autres choses à dire là-dessus tantôt, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. D'autres interventions sur l'amendement? M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Copeman: Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, je partage beaucoup le point de vue de mon collègue, le député de Jacques-Cartier, quant à la nécessité d'essayer de trouver un nom ou bien un acronyme pour cette nouvelle entité qui peut supporter plus facilement sa meilleure connaissance dans la population générale.

Mme la Présidente, les membres des diverses commissions qui m'ont écouté un tout petit peu dans ma brève carrière politique à date savent que je partage une préoccupation qu'avance beaucoup mon très cher collègue, le député de Verdun, quant à la nécessité pour les lois et, par extension, les organismes gouvernementaux, etc., d'être bien compris, facilement, par la population en général. Je n'ai pas de formation légale, je ne suis pas un avocat, et peut-être ce fait-là informe un peu ma ligne de pensée de la nécessité d'une certaine vulgarisation des termes dans leur propre utilisation, rendre des termes et des lois plus compréhensibles pour tous les Québécois et Québécoises.

Alors, je suis très favorable à la possibilité de trouver un acronyme qui peut supporter une meilleure connaissance dans la population, la possibilité de faire — et je ne sais pas si c'est un mot en français — du marketing tel qu'il a été fait en Ontario et dans d'autres juridictions mentionnées par des collègues. Le manque de connaissance de la population est, quant à moi, une des problématiques réelles auxquelles on fait face. Je prends comme exemple les voies réservées; on me dit également que, dans le cas des voies réservées, il y a une certaine désobéissance civile qui s'est installée depuis l'arrivée des nouvelles voies réservées sur la 13. Bien, pour moi, Mme la Présidente, cette désobéissance civile est due en large partie au manque de connaissance général des objectifs et au manque de pertinence de ces types de mesures. Alors, si on peut en tirer des conclusions, Mme la Présidente, c'est qu'il faut que l'action gouvernementale soit bien connue et appréciée par la population avant qu'elle ne soit opérationnalisée.

● (22 h 10) ●

Alors, malgré le fait que j'aie certaines réserves quant à l'utilisation du mot «agence», que j'ai déjà exprimées, je pense que la possibilité de l'acronyme «ART» peut être intéressante. Ça peut devenir, si vous me permettez l'expression, Mme la Présidente, «a catchy expression or a catchy acronym». I think that is important, Mrs. Chairman, because for people, to better appreciate and understand various Government actions, I think they need to be sensitized to the objectives and importance of those actions. And one way to sensitize is through a campaign that would heighten the public awareness about the importance of these actions of agencies.

Alors, moi, je peux, à la limite de mes énergies créatives, facilement endosser la notion de l'acronyme «ART». On peut imaginer beaucoup de possibilités publicitaires avec cette forme d'acronyme: j'aime mon ART, l'ART des choses, l'ART du transport... Moi, je pense honnêtement que ça peut avoir d'excellentes possibilités. Miser beaucoup sur l'ART, ça peut vraiment capter l'imagination de la population. Et, avec cette possibilité-là, je pense que ça peut accroître l'efficacité, l'efficacité de cette Agence — je suis obligé d'utiliser le mot, faute d'un autre. Si on peut remplacer «Agence» par un autre mot qui commence avec «A» et qui veut dire la même chose, je serais d'autant plus heureux, mais, à la limite, là, je suis prêt à céder sur la question du mot «Agence» pour en venir à un acronyme qui a de l'allure...

M. Campeau: Choisir, c'est renoncer.

M. Copeman: Choisir, c'est... Mais avec certaines réserves. Ça se peut, M. le ministre, mais, moi, je vous mets en garde que c'est une expression que je connais peu, alors... Mais ça se peut, on verra. En tout cas, on n'est pas rendu là encore.

D'autant plus, Mme la Présidente — la pertinence — que, ce que je trouve un peu intéressant avec la

suggestion, malgré les accrocs légaux d'utiliser un nom pour l'Agence en anglais — que je peux d'ailleurs comprendre — l'acronyme, même si on utilise l'appellation française, Agence régionale de transport, sert très bien en anglais: ART. Imaginez-vous, un bonus. On n'est même pas obligé de traduire le nom de l'Agence en anglais pour en arriver à un petit mot qui veut dire à peu près la même chose en anglais. Alors, je peux voir facilement une campagne publicitaire, si le présent gouvernement le souhaite, en anglais, basée sur le mot «ART». Je trouve ça très intéressant, parce que, souvent, vous pouvez imaginer, les acronymes qu'on utilise dans la langue de Molière ne correspondent pas nécessairement à ceux qu'on peut utiliser dans la langue de Shakespeare.

Une voix: ...

M. Copeman: Bien, on verra le concept. Moi, je verrais...

Une voix: Rouge et bleu.

Une voix: Rouge, rouge, rouge.

M. Pinard: Seulement rouge.

M. Copeman: Le bleu, le bleu. J'aime le bleu. Le bleu me va beaucoup, j'aime beaucoup le bleu. Je n'ai aucune hésitation à utiliser le bleu dans une campagne publicitaire éventuelle, aucune.

Alors, pour toutes ces raisons, Mme la Présidente, moi, je serais porté à appuyer l'amendement du député de Jacques-Cartier, toujours dans le souci de donner des meilleurs outils au gouvernement pour faire mieux connaître ses gestes et les outils qu'il adopte pour promouvoir le transport en commun dans la région. Il ne faut pas, quand même, Mme la Présidente, perdre de vue l'objet de la loi 102. Le grand principe — le grand principe, qui est très louable en soi — est de promouvoir l'utilisation du transport en commun, et je pense honnêtement qu'avec des petits changements dans le nom de l'Agence on peut en arriver à accomplir cet objectif d'une meilleure façon. Connaissant, Mme la Présidente, le souci de tous les parlementaires pour la pertinence, l'efficacité, l'efficacité de tous les gestes gouvernementaux, je pense qu'on donne une occasion en or au gouvernement...

Une voix: En ART.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Copeman: En ART! Voyez-vous! Excellent! ...en or et en ART de proposer quelque chose qui a vraiment de l'allure. Alors, merci, Mme la Présidente. J'ai terminé mon intervention pour l'instant.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le ministre. M. le... J'ai de la déformation professionnelle. M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. J'ai observé avec quelle attention vous avez suivi les arguments de mes collègues, parce que vous avez, comme ceux qui ont écouté, saisi l'importance de l'appellation d'un organisme. Le conseiller du ministre qui a pris la parole, M. Savard, nous dit: Vu que c'est quelque chose de nouveau, on a voulu nous assurer d'une identification qui serait propre à ce qu'on veut faire pour qu'il n'y ait pas de confusion, de malentendus ou autres formes avec ce qui existe présentement. Donc, il dit: Dans le lexique gouvernemental, on a voulu s'assurer. Et vous avez vu, à partir de cette remarque, l'importance que mes collègues attachent à l'appellation de ce que le gouvernement, par ce projet de loi, souhaite créer. C'est tellement important.

Et je pense que l'illustration que chacun de mes prédécesseurs a faite démontre que... puis, si le député de Mercier participait à la discussion, lui qui a été responsable de l'organisation du transport pour la grande région de Montréal, il confirmerait que, en dépit d'améliorations, d'investissements importants, on s'est retrouvé avec une diminution importante de la clientèle. Donc, de là à, lorsqu'il y a la création d'un nouvel organisme, ce qu'on s'assure de lui trouver un nom qui, je pense, facilite la mise en marché de l'organisme... Je pense que c'est l'expression française, là. Je cherchais marketing; je pense que c'est la mise en marché de ce qu'on veut faire. On veut que les citoyens puis les citoyennes s'y identifient, s'y reconnaissent, sentent qu'ils font partie de, que c'est quelque chose pour eux et pour elles, donc qui est important, parce qu'à chaque fois qu'on voudra rappeler l'existence, à chaque fois qu'on voudra rappeler le produit, la qualité, ses modifications, il est important qu'on ait réussi, par le nom qu'on va lui donner, à lui trouver une appellation dont la résonance en est une de nature positive.

● (22 h 20) ●

Mon collègue de Jacques-Cartier a été le premier, puis également suivi de mon collègue de Chomedey, à faire la démonstration, qui est quotidienne maintenant, là, parce que, justement, une bonne idée... Une bonne idée de voies réservées, qui s'applique aux autobus, aux taxis, au covoiturage. D'ailleurs, c'est les améliorations au réseau de transport dans la région de Montréal qui ont été faites durant notre responsabilité au gouvernement qui permettent ces annonces-là. C'est parce qu'on a amélioré le réseau en conséquence que, ça, ça a été fait. Mais, voyez-vous, une bonne idée qui a nécessité des investissements importants pour pouvoir créer ces voies réservées, maintenant qu'elle est en application, parce qu'on a fait une mauvaise mise en marché, parce qu'on a mal préparé les citoyens à utiliser quelque chose de bon qu'on a voulu faire pour eux, qu'on a investi, je le répète, des sommes importantes, la perception est maintenant négative, l'utilisation en est une négative, et, là, les gens vont se dire: On est mieux d'éviter ce coin-là parce que ça ne facilitera pas le transport. Et, pourtant, on a voulu exactement le contraire et on a investi des sommes importantes pour, justement, répondre à un

besoin. Mais, comme on n'a pas pris la précaution, on était plus pressé à faire l'annonce pour tenter d'en retirer certains gains, certains avantages, plutôt que de nous assurer que le nouveau service qu'on voulait mettre à la disposition de la population en soit un qui soit bien compris par eux... Ils l'ont payé, ils l'ont payé par leurs taxes, ils l'ont payé par leurs impôts, le prélèvement que leurs villes en font, et pourtant, avec un excellent produit, avec des investissements importants et, je dirais, majeurs — parce que, de nos jours, là, il faut penser, là, que ça coûte extrêmement cher — le ministère a réussi à placer la population contre quelque chose qu'on vient de mettre à sa disposition parce qu'on n'a pas pris la précaution de bien le communiquer, de bien informer.

Alors, il me semble qu'un projet comme celui qui est devant nous qui s'adresse, Mme la Présidente, selon les vœux du ministre, à 94 villes, ou 96, de la grande région, qui va desservir tout près de 3 000 000 de population, tout près de 50 %, en tout cas, 40 % de la population du Québec, qui va, Mme la Présidente, et ce sont les... Le ministre a témoigné un intérêt pour le mémoire qui nous a été présenté par Transport 2000; je suis convaincu qu'il me permettra également d'y faire référence. Et, dans le mémoire, on dit que 61 % de l'activité manufacturière de tout le Québec vient de la grande région qu'on veut desservir. De là, Mme la Présidente, 61 % de l'activité manufacturière de tout le territoire du Québec est dans la région que nous tentons de desservir présentement, donc, pour faciliter le déplacement du personnel, pour faciliter le déplacement de la marchandise, que ce soit livraison ou que ce soit, si vous voulez, ramasser, ce qu'on appelle «pick up and delivery». Voici, Mme la Présidente, un projet de loi qui s'adresse à un service pour au-delà de 40 % de la population du Québec. Et les gens du ministère nous disent: Non, on a voulu choisir un nouveau nom pour nous distinguer, mais on reconnaît qu'on n'a pas fait de recherche, on n'a pas de service, au ministère, qui s'est penché sur cet aspect-là.

Alors, Mme la Présidente, je suis obligé d'attirer encore une fois votre attention sur l'importance de trouver une désignation, parce que les gens à qui on veut que ça s'adresse, là, c'est à eux qu'on va demander de payer pour ça. Ils en paient déjà pas mal. Je sais bien que le ministre dit... On parle d'un budget de 150 000 000 \$, mais le citoyen, là, lui, là, qu'il le paie à sa municipalité, à son agence régionale de transport, c'est toujours le même contribuable. Si l'ensemble des dépenses du transport dans la grande région qu'on veut desservir est d'au-delà de 1 000 000 000 \$, le ministre peut bien dire: Ce qu'on veut créer comme agence, ce n'est que 150 000 000 \$, mais le citoyen, lui, il dit: Ce qu'on sait, c'est que l'ensemble de nos contributions, comme payeurs de taxes, pour les services de transport dans notre région, c'est au-delà de 1 000 000 000 \$ dont on parle. Donc, dans ce sens-là, le ministre devrait profiter de l'occasion pour tenter de s'approcher de la clientèle ciblée par quelque chose qui est attrayant pour elle.

Alors, c'est pour ça, Mme la Présidente, que mes collègues et moi avons tenté jusqu'à date et allons continuer de tenter, par des suggestions que nous allons faire au ministre, toujours dans le but d'être à la recherche de quelque chose qui, dans son nom, dans son fonctionnement, dans son financement, sera quelque chose qui reflétera le souci que doit avoir le législateur de faire quelque chose pour les citoyens qu'on veut servir...

Il faut que les gens de la région, la grande région de Montréal, se reconnaissent dans cette loi-là. Il faut qu'ils se reconnaissent, il faut qu'ils sentent que leur contribution, les efforts qu'ils y ont mis, que leurs élus qui ont travaillé à ce plan, qui est une proposition régionale — la Table — il faut que ces gens-là s'y reconnaissent. Il faut que le souci qu'ils ont eu non seulement de travailler à ça, mais... À chaque fois qu'ils ont été convoqués par le prédécesseur de l'actuel ministre, le député de Labelle, à quelques occasions, comme le nouveau ministre, il a dit: Je les ai rencontrés. Il me semble qu'il a nommé quelques dates; c'était hier ou avant-hier, là — avant-hier, je pense. Il a dit: Je les ai rencontrés le 10, puis on les a rencontrés le 24, puis ils ont fait une annonce. Il a dit: N'allez pas penser qu'on n'a parlé à personne, qu'on ne les a pas entendus, là.

Quand le ministre fait un commentaire comme celui-là, je ne doute pas que les quelques rares occasions où il les a rencontrés, il les a entendus. Mais quand je regarde la façon avec laquelle il dispose de leurs suggestions, là, je suis convaincu qu'il ne les a pas compris. En tout cas, eux sont convaincus de ne pas avoir été compris, et eux ont le mandat de parler au nom de leurs commettants, des gens qui les ont mandatés, qui leur confient...

Puis je reviens sur l'aspect, Mme la Présidente, parce qu'il me semble que... Vous le savez, vous êtes une élue à cette Assemblée, et, les citoyens, là, quand bien même on tente de disséquer les façons dont on les appelle à contribuer... Vous savez, Mme la Présidente, le citoyen chez vous, là, quand on lui parle de taxes municipales ou de taxes scolaires, lui, il dit, là: C'est toujours moi qui paie, puis arrêtez de me dire que je suis un citoyen différent parce que vous me parlez au niveau municipal, au niveau scolaire, au niveau provincial ou au niveau fédéral. C'est toujours le même. On n'a qu'à regarder ceux qui ont encore... il faut quasiment appeler ça le privilège d'avoir un emploi, là. C'est rendu que les déductions de chèque sur nos paies, aujourd'hui, là, le talon est quasiment aussi important que le chèque. Puis, même, dans certains cas, là, on manque de carreaux pour disposer la série de déductions. Alors, lui, là, il dit: Moi, ce qu'il me reste net, c'est ça. Et, là, le ministre, par sa proposition de la taxe du 0,015 \$, par exemple, il dit: En plus de ce qu'il me laisse — plus ce qu'il me reste, mais ce qu'il me laisse — le gouvernement, là, lui me propose qu'à chaque fois que je vais aller mettre de l'essence dans ma région il va falloir que j'y rajoute 0,015 \$ le litre de plus. Mais, le ministre, ne vous en faites pas, ça, ce n'est rien que 150 000 000 \$ pour cette Agence-là. Le citoyen,

lui, il dit: L'ensemble de tous nous autres, c'est au-delà de 1 000 000 000 \$ qu'on paie. Que ce soit la contribution du gouvernement du Québec... Il faut juste rappeler que ce n'est pas parce que le gouvernement du Québec collecte l'argent qu'il appartient à la ville de Québec puis à ceux qui travaillent dans l'édifice ici, là. C'est les citoyens qui ont contribué à ça. Il ne faut jamais perdre ça de vue. Et quand on commence à s'éloigner, quand on décide de légiférer en fonction de ce que, nous, on pense qui est bon plutôt que d'être à l'écoute des gens qui souhaitent qu'on fasse des choses pour eux, bien, Mme la Présidente, on en arrive avec une situation comme celle d'aujourd'hui.

• (22 h 30) •

Et mes collègues ont attiré l'attention, ont fait des suggestions. Je crois que nous allons continuer à en faire. Je sais que j'ai d'autres collègues qui sont prêts à le faire. Il faut absolument qu'on prenne le temps, qu'on se donne la peine, que nos concitoyens soient convaincus qu'on fait le maximum des efforts nécessaires pour qu'ils aient la conviction que c'est pour eux qu'on fait ça. Et parce que le ministre, à date, n'a pas indiqué son souci de répondre de façon positive à des propositions qui sont faites par leurs représentants qui, par le résultat qu'ils donnent de leurs travaux, semblent minimiser la somme des efforts qu'ils ont faits... Je sais que ça a été invoqué à quelques reprises, ça fait cinq ans que ce qu'on veut remplacer n'a pas réussi à faire ci, à faire ça. Il faut se rappeler que, dans ces cinq années-là, et surtout dans les dernières, Mme la Présidente, le rapport Pichette, qui est quelque chose de nouveau qui, pour la première fois, a fait appel à la conscientisation et à la recherche commune de pistes de solutions pour la grande région, cet effort-là a été fait, et, ça, il ne faut pas mettre ça de côté. Quand le ministre, dans son projet de loi, a fait appel aux connaissances, aux compétences et à la volonté — et là je ne veux pas mettre en doute la compétence et la volonté du ministre, ce n'est pas sa faute, il arrive dans ce dossier-là, ça fait quelques semaines — mais les gens qui ont travaillé à ça, si on comptabilisait la somme d'expérience que ces gens-là ont dans le domaine qui est le leur, et, dans certains cas, je pense aux commissions de transport, à la compétence exclusive qui est leur carrière, leur vie, ces gens-là ont travaillé à rédiger quelque chose à partir de ce qu'ils connaissent le mieux. C'est à ça qu'ils ont travaillé. Et je suis convaincu que, pour arriver à ces résultats-là, parce que ça leur a été demandé rapidement, il y a des gens qui ont dû modifier leur période de vacances cet été pour pouvoir répondre à l'appel du gouvernement. Les élus, les gens qui sont compétents, si on faisait la somme de ça, là, ce seraient, j'en suis convaincu, des centaines et des centaines d'années d'expérience collective qui ont été mises à contribution pour faire ça.

Le ministre a dit: Je les ai rencontrés à quelques reprises. Pensez-vous qu'on ne les rencontre pas? On a parlé à du monde, qu'il dit, on les a convoqués aujourd'hui, on les a écoutés pendant une heure, et il dit: On est prêts, on commence. Alors, je rappelle que notre

rôle comme opposition, c'est de nous assurer que nous représentons les vœux; on parle pour ceux qui nous ont élus, qui nous ont mandatés, qui souhaitent que nous invoquions en leur nom leurs préoccupations. Dans ce sens-là, Mme la Présidente, je ne pourrais trop insister sur l'importance de choisir un nom, une appellation qui va véritablement coller à la mise en marché, qui va vraiment permettre à la population qu'on veut desservir de s'identifier, de s'y retrouver et, dans ce sens-là, Mme la Présidente, je souhaiterais que mes collègues continuent leur effort dans le but d'en arriver à quelque chose qui répondrait aux désirs de la population. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Campeau: Bien, Mme la Présidente, je voudrais féliciter mon collègue d'en face, le député de Saint-Laurent. Depuis quelques minutes, je crois même depuis presque une heure, c'était un débat inutile et pour rien. Quand vous avez pris la parole, je pense que le sérieux a monté d'un cran. Vraiment, ça m'a empêché... ça m'a fait revenir de mes autres travaux et j'ai tout de suite... Ça a tout de suite attiré mon attention et, juste comme par hasard, je pense que le maire... Vous avez pris la parole. Je trouve ça très astucieux de votre part, vous avez pris la parole comme le maire de Laval entrerait dans la salle. Comme si vous aviez voulu réprimander un de vos collaborateurs qui disait des âneries, vous avez dit: Aïe! je vais prendre le contrôle parce qu'il faut quand même qu'on fasse belle image. Vous, quand vous voulez faire belle image, vous réussissez bien, parce que je trouve que ça faisait cohérent, vos propos. Je voulais quand même vous féliciter. Depuis quelques minutes, là, on perdait notre temps et ce n'était pas sérieux. Alors, je trouve que le dernier quart d'heure, on l'a bien passé. C'était intéressant pour nous et c'est rafraîchissant. Je voulais vous féliciter. Peut-être juste sur les chiffres un petit peu, où on fait de l'interprétation, là, et on ne peut pas être parfait, mais je trouve franchement que... Depuis 20 minutes, là, je voyais mes collègues, là, mes collègues étaient estomaqués. En fait, on trouvait ça normal...

M. Cherry: ...je vais recommencer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: Alors, Mme la Présidente, je voulais féliciter mon collègue parce qu'il a élevé le ton de la discussion qui était rendu très, très, très bas.

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'ai pas à juger du ton des discussions. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Mme la Présidente...

M. Campeau: On redescend.

M. Ouimet: ...lorsque le ministre tient les propos qu'il a tenus... Puis c'est vrai que le député de Saint-Laurent s'est dépassé. Une excellente intervention. Mais, tout comme mes autres collègues également, ça a été des excellentes interventions. J'ajouterai également, Mme la Présidente, que dans mon intervention j'ai fait état de l'importance du consensus dégagé au niveau de la Table des préfets et des maires, et le ministre banalise ça. Il est en train de dire que, ça, ce n'est pas important, c'est inutile, c'est une perte de temps. Je suis quand même étonné que le ministre dise que les propos qu'on tient lorsqu'on fait référence au consensus, c'est une perte de temps, c'est inutile puis ça ne mérite même pas son attention. Ça explique peut-être son comportement aujourd'hui, lorsque ces gens-là ont bien voulu se déplacer pour tenter d'enrichir la réflexion des membres de la commission parlementaire. Il n'a pas daigné poser une seule question, comme l'indiquait mon collègue, le député de Saint-Laurent. Je pense que ce n'est pas un bon signal envoyé aux gens qui ont travaillé, qui ont contribué de nombreuses heures — comme disait mon collègue, le député de Saint-Laurent également — qui ont probablement mis de côté leurs vacances pour pouvoir présenter un dossier. Pour le ministre, ça ne semble pas important. Il détient la vérité. Son projet de loi, d'après ce qu'on peut voir, ne sera pas amendable. Moi, je vous dis qu'il va passer de longs quarts d'heure ici. Merci.

M. Campeau: Qu'est-ce que ça annonce?

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

M. Kelley: Je pense que toute cette question de la mise en marché de cette Agence, au-delà de tout ça, ça soulève une question très importante que le ministre vient de soulever lui-même aussi. Moi et les personnes de ce côté de la salle ce soir sommes convaincus que la région peut faire mieux. Moi, je suis convaincu que les gens, à Montréal et sa région, seront capables de doter cette Agence d'un nom qui sera accrocheur, qui sera quelque chose, que la région va répondre à tout ça. Le comportement du ministre, en disant: Moi, j'ai décidé, moi, j'ai choisi, moi, je vais faire telle ou telle chose, moi, j'ai tranché, c'est un manque de respect pour le consensus qu'on a travaillé, dans la région, à dégager depuis le mois de juin et le moment du dépôt de ce projet de loi. Alors, derrière, on peut avoir un long débat sur le nom, mais je pense que, avant tout, c'est juste la question du beau discours du gouvernement sur tout le dossier de la décentralisation et le fait qu'on a ici un gouvernement qui va demander aux juristes du ministère de la Justice de doter une agence d'un nom, et ça va être contrôlé ici, à Québec. Je pense que, pour la bonne performance de cette Agence, ce n'est pas la bonne approche.

Comme je l'ai dit, nous avons notre modeste proposition sur la table pour nommer l'Agence. Mais, au-delà de tout ça, c'est le manque d'implication de la région, des partenaires. C'est ça qui est le problème qui est devant nous ce soir, que la Table des préfets et des maires a travaillé pendant des mois et des mois pour dégager un consensus; 90 % de la population de la grande région de Montréal sont d'accord avec les éléments de la proposition qui est sur la table, et on ignore tout ça parce que nous avons déjà décidé ici, à Québec, au niveau de notre gouvernement, qu'on a une meilleure idée. Alors, la meilleure idée comprend aussi des choses comme des noms assez plates — merci beaucoup! — pour doter cette Agence. Je reviens à ma conviction que la région de Montréal, avec toutes les maisons de publicité, peut faire mieux. C'est, encore une fois, un vrai partenariat qui est recherché de ce côté. La chose qui est décevante, qui est ce qui est devant nous, et je pense que l'exemple du nom même de l'Agence est typique d'un syndrome plus compliqué, c'est le refus du ministre d'établir un vrai partenariat avec la région malgré les efforts qui ont été faits dans la région pour dégager un consensus. Moi, je sais, ce n'est jamais facile de régler juste les problèmes entre une couple de municipalités.

● (22 h 40) ●

Je pense que le ministre doit être au courant de la problématique sur l'ouest de l'île de Montréal, sur le corridor de Jacques-Bizard qui implique quatre ou cinq municipalités. C'est un dossier fort complexe. On n'a pas encore réussi à dégager un consensus. J'imagine que le sous-ministre doit connaître le dossier assez bien. C'est très difficile de dégager des consensus sur le transport interrégional. Ce que nous avons devant nous est alors presque un miracle. Et la façon dont c'est juste traité, du revers de la main, par le ministre, en disant: On va procéder. Article 1. On va passer tout ça sans écouter les objections légitimes, à mon avis. Alors, je reviens. Je pense qu'on peut faire mieux que de dire Agence métropolitaine de transport. Je pense qu'il y a toujours d'autres moyens de donner un nom qui a de l'allure, qui peut aider cette Agence, sa mise en marché. Moi, je suis beaucoup plus prêt à miser sur la région de Montréal, à miser sur les gens créateurs dans la région de Montréal pour doter cette Agence de quelque chose qui ait plus d'allure. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Copeman: Une courte intervention, Mme la Présidente, pour le bénéfice du ministre. Je n'ai personnellement aucune leçon à apprendre ni de lui ni de qui que ce soit sur la qualité des débats à l'Assemblée nationale ou en commission parlementaire... qui que ce soit, surtout pas de lui.

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

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Oui, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt que c'est le ministre lui-même qui a arrêté de lire ses coupures de presse quand le maire de Laval et président de l'Union des municipalités régionales de comté est passé dans la salle...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: ...et il a fait semblant, tout d'un coup, de regarder un peu les papiers de travail qui étaient devant lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: Je pense qu'il est beaucoup plus à l'aise à regarder des bandes dessinées que des projets de loi. Et ça paraît, justement, parce qu'il vient de les retourner. Mais puisque le ministre nous taxe de dire des âneries, c'est son propre propos... Et je vous félicite, Mme la Présidente, de votre grande indulgence et de votre patience, de ne pas être intervenue illico quand vous entendiez de telles sottises venant de la part de quelqu'un qui est normalement censé être un peu plus sérieux que ça, parce que, justement, une insulte ne vaut qu'autant que sa source, n'est-ce pas, Mme la Présidente?

Mais je pense que le propos de mon collègue, le député de Jacques-Cartier, est très important. Je pense qu'il a exactement frappé dans le mille lorsqu'il a dit que le défaut du projet de loi, à l'article 1, révèle un problème ô combien plus profond dans le ministère. On regarde ce qui se passe justement dans ce gouvernement-là et on comprend pourquoi on est face à une telle proposition et pourquoi mon collègue a raison de proposer au moins un changement de nom pour l'agence régionale de transport qui aurait comme effet de mettre un nom dessus qui serait un peu évocateur et avec lequel, comme mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce l'a si bien dit tantôt, on pourrait sans doute faire une meilleure mise en marché.

Mais, de la même manière que le ministre n'écoute pas les travaux de cette commission, il n'écoute pas la Table des préfets et des maires, il n'écoute qui que ce soit d'autre que les fonctionnaires qui sont là pour lui dire quoi faire... Et, ça, c'est...

Une voix: Et quoi dire aussi.

M. Mulcair: Et quoi dire, bien entendu. C'est vraiment ça qui est le plus dommage dans le processus auquel on est en train de prendre part, Mme la Présidente, parce que ça nous oblige, nous, à porter toute l'attention qu'il faut à ce projet de loi, car on craint que le ministre ne l'ait pas fait.

Justement, il me fait extrêmement plaisir d'appuyer l'amendement proposé par mon collègue de Jacques-Cartier pour qu'on change la dénomination de cette Agence prévue à l'article 1 du projet de loi, l'«Agence métropolitaine de transport», qui, avouons-le,

Mme la Présidente... Ce n'est pas bien sexy comme nom, ça, «Agence métropolitaine de transport», ce n'est pas bien accrocheur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: C'est peut-être l'image, justement, de la gestion qu'on a en ce moment dans ce ministère-là. Je suis convaincu que le député de Saint-Laurent aurait trouvé un nom pas mal plus le fun pour cette Agence-là. Je suis sûr, à l'image justement...

M. Cherry: «The Cherry Express»! Ha, ha, ha!

M. Mulcair: Mais, que voulez-vous? Que voulez-vous? C'est effectivement le reflet un peu terne, un peu froid, un peu bureaucrate de ce qu'on a en ce moment, et on doit faire avec. Mais c'est une première tentative, et je trouve que ça fait preuve d'un peu d'imagination et qu'on peut justement aller loin avec ça. L'agence — le «Cheery-O», oui — régionale de transport serait sans doute beaucoup plus respectée et, qui sait, peut-être quand ce gouvernement commencerait à gouverner, maintenant qu'on a fini de réréférer, mais, malheureusement, on a pris les 100 000 000 \$ du métro de Laval, on a creusé un trou puis on les a mis dedans plutôt que de creuser à partir du comté de... Crémazie?

Une voix: Crémazie, oui.

M. Mulcair: C'est peut-être un conflit d'intérêts, ça, Mme la Présidente, à bien y penser. C'est peut-être pour ça qu'on ne veut pas extensionner le métro à partir d'Henri-Bourassa, parce que c'est dans le comté du ministre. Il veut peut-être garder toutes les «shops», toutes les boutiques dans Henri-Bourassa bien occupées, avec tout le monde de Laval qui sort pour aller attendre longtemps pour prendre les autobus pour faire les ponts pour retourner à Laval. C'est peut-être pour ça qu'on n'a pas de nouvelles pantoute du métro de Laval. Enfin, c'est une théorie. On verra bien si le temps me donne raison. J'espère que...

M. Ouimet: Qu'en pense le député de Fabre?

M. Mulcair: J'espère que le député de Fabre, effectivement, saura intervenir avec son énergie habituelle auprès du ministre dans cet important dossier qui préoccupe ô combien! les 345 000 citoyens de Laval. Mais on aura sans doute beaucoup plus de choses à dire sur le titre de cette Agence, de cette personne morale que l'on espère éventuellement être reconnue comme une personne morale de droit public. On aura effectivement beaucoup de choses à dire là-dessus tantôt, Mme la Présidente, mais, pour l'instant, dans le but d'accélérer les travaux de la commission, je garderais mes propos brefs et je resterais avec mon appui pour la modification telle que proposée par mon estimé collègue, le député de Jacques-Cartier. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas d'autres interventions sur la motion d'amendement? Alors, est-ce que l'amendement du député de Jacques-Cartier est adopté?

M. Copeman: Vote nominal, Mme la Présidente.

M. Mulcair: Vote nominal.

La Présidente (Mme Bélanger): Vote nominal. Mme la secrétaire.

La Secrétaire: M. Copeman?

M. Copeman: Pour.

La Secrétaire: M. Mulcair?

M. Mulcair: Pour.

La Secrétaire: M. Kelley?

M. Kelley: Pour.

La Secrétaire: M. Cherry?

M. Cherry: Pour.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire: M. Campeau?

M. Campeau: Contre, madame.

La Secrétaire: M. Perreault?

M. Perreault: Contre.

La Secrétaire: M. Laurin?

M. Laurin: Contre.

La Secrétaire: M. Facal?

M. Facal: Contre.

La Secrétaire: M. Pinard?

M. Pinard: Contre.

La Secrétaire: Mme Carrier-Perreault?

Mme Carrier-Perreault: Contre.

La Secrétaire: Mme Doyer?

Mme Doyer: Contre.

La Secrétaire: Alors, la motion d'amendement est rejetée; 7 voix contre 4 et une abstention.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Dion: Avez-vous compté tous les députés autour de la table? Oui?

Une voix: As-tu le droit de vote...

Une voix: J'ai le droit de vote, je fais partie de la commission.

Une voix: Il a le droit de vote, il fait partie de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. C'est parce que M. le député de Saint-Hyacinthe est remplacé par le député de Fabre. Alors, vous pouvez rester, avec le consentement, M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Mulcair: ...ait réglé le problème... C'est deux personnes dans un comté. Je ne sais pas... Comment ça s'appelle, Dr Laurin?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement étant rejeté, est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Mulcair: Mme la Présidente, j'ai une... je pense que j'ai trouvé une formule qui va nous permettre de rallier tout le monde à une nouvelle appellation. J'ai donc une modification à proposer à l'article 1.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Si vous voulez déposer votre amendement. Alors, l'amendement à l'article 1 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, est modifié par le remplacement du nom «Agence métropolitaine de transport» par «Régie autonome de transport public».

Une voix: Ah! que c'est bien!

M. Mulcair: C'est bien, hein? Oui, je vois tout de suite les appuis de l'autre côté...

M. Pinard: Vous allez faire du millage avec ça.

M. Mulcair: Je savais que je les aurais.

● (22 h 50) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est recevable. M. le député de Chomedey, vous avez 20 minutes.

M. Mulcair: Merci, Mme la Présidente. Je vois par la réaction positive de plusieurs députés du côté ministériel que, effectivement, on avait bien raison de faire preuve de persistance, parce qu'on est en train de rallier enfin nos collègues d'en face, et je les félicite pour leur perspicacité.

En effet, Mme la Présidente, quoi de plus français, plutôt que d'avoir des barbarismes comme «Agence» et «métropolitaine», on va appeler ça la RATP. RATP. Je vois tout de suite que le député de Fabre a compris, mais je ne suis pas sûr que tous les autres gens autour de la table apprécient à quel point ce titre-là va passer et, justement, est très français. On a réussi, dans une ville comme San Francisco, à sortir un terme accrocheur comme «BART» pour «Bay Area Rapid Transit»; on a réussi, en Ontario, avec le «Government of Ontario Trains», à avoir des GO Trains. Ce n'est peut-être pas fort, mais, au moins, c'est beaucoup mieux que ce qu'on a ici. Ici, on nous propose «Agence métropolitaine de transport». Non, non, non, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai qu'on va avoir une agence métropolitaine de transport. Non. On est capable de faire mieux que ça, Mme la Présidente.

Alors, on cherche un titre évocateur. Mon collègue a trouvé un acronyme qui se dit. C'est vrai que RATP, ça ne se prononce pas, mais tout le monde qui a déjà visité la métropole sait que RATP signifie, en France, la Régie autonome de transport parisien. Je pense que ce sera peut-être en émulant la mère patrie qu'on sera capable de rallier un consensus autour de cette table. Une régie autonome, et, ça, Mme la Présidente, vous verrez par les très nombreuses modifications qu'on aura à proposer dans les articles à venir que nous voulons assurer que cette nouvelle régie qui va surveiller les transports soit justement autonome, publique, il va sans dire, c'est de ça dont il s'agit. Je pense que ça évite un problème fondamental autre que le problème lexicographique auquel on faisait référence tout à l'heure, Mme la Présidente... C'est toute l'appellation «métropolitaine», comme si, encore une fois, c'était la métropole qui allait être le point déterminant de l'ensemble de l'exercice. Comme député de la ville de Laval, je peux vous dire qu'il est grandement temps que les besoins d'une ville aussi importante que Laval, la deuxième ville du Québec, soient également pris en compte. Je pense que, très souvent, le fond suivant la forme, il est important de veiller à ce que le titre de la loi, le titre de cette personne morale de droit public reflète bien cette réalité-là. Alors, en évitant de recourir au mot «métropolitaine» — vous l'aurez bien compris, Mme la Présidente — on est en train d'éviter cet écueil important qui consiste à faire tout tourner autour de Montréal.

Ce n'est pas vrai que tout doit tourner autour de Montréal, malgré son importance. Laval a maintenant un centre-ville définissable, dans l'ouest de l'île de Montréal, à des places comme le boulevard Saint-Jean et la 40 à Pointe-Claire. On commence à avoir vraiment des centres-villes satellites, comme on peut appeler, et c'est bien ainsi. Parce que si on regarde les problèmes de transport justement vers le centre de Montréal, on se rend compte qu'avec l'avènement des nouvelles technologies d'information il n'est plus nécessaire d'avoir toute cette concentration dans les centres-villes classiques tels qu'on les connaissait depuis la Première Guerre mondiale.

Alors, Mme la Présidente, je pense que le titre qui est sur la table va nous permettre de rallier plusieurs membres du côté ministériel. Puis s'il y en a une qui était prête

à nous assurer qu'ils ont compris tout l'intérêt de ce titre-là, on pourrait peut-être même l'adopter tout de suite. Mais comme on n'a pas encore eu cette certitude, je pense qu'il va falloir que, avec mes collègues, on fasse encore une fois un petit peu plus d'efforts pour les convaincre du bien-fondé de notre proposition et leur faire voir raison.

Une voix: Ne mêle pas les situations.

M. Mulcair: C'est bien.

Une voix: Non.

M. Mulcair: Oui, c'est bien. Bien, allez-y, faites une modification.

Une voix: ...attendre au prochain amendement.

(Consultation)

M. Mulcair: Alors, l'article 1 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, on ne saura jamais trop le dire, Mme la Présidente, prévoit qu'on va instituer l'Agence métropolitaine de transport. La version anglaise prévoit que «an agency, to be known as the Agence métropolitaine de transport, is hereby established». It goes on to provide, Mme la Présidente, that the agency is a legal person. Now, we heard the learned advisor to the Minister a little earlier this evening explain that, in his opinion, it would be redundant — those were his exact words — to add the notion of «personne morale de droit public».

Allow me to point out, Madam Chairman... I am sure you are most interested to know that if one consults the index to the new Civil Code of Québec, one quickly realizes that there is indeed a fundamental difference between a «personne morale» in its most simple generic term and a «personne morale de droit public». And, indeed, I am sure, quite unintentionally, the remark that was formulated earlier to the effect that it would be a redundancy appears, at least in my reading of the new Civil Code of Québec, to be quite incorrect. Now, if one consults the index at page A-53, one notes that «personne morale» has a series of listings. And it says «voir aussi administrateur de la personne morale, assemblée des membres, conseil d'administration de la personne morale, liquidation de la personne morale, personnalité juridique et — en tout dernier lieu, Mme la Présidente — personne morale de droit public».

Now, if we refer to the heading, that is, the subheading of the generic term «personne morale», it tells us... it refers us to a subheading of «personne morale de droit public», you will notice that the first reference there is to sections 916 and 917 of the new Civil Code of Québec. And what do we find when we look at sections 916 and 917? Well, we find the following... and it's very important for the subject we are discussing, and that's why

it's important that we change the title. It is also important that the rest of the article be amended to reflect what I am about to say, and I am sure all my colleagues are going to join in to say how much they agree with me.

L'article 916 du Code civil du Québec, le nouveau Code civil, dispose de ce qui suit: «Les biens s'acquèrent par contrat, par succession, par occupation, par prescription, par accession ou par tout autre mode prévu par la loi.» The English version provides that: «Property is acquired by contract, succession, occupation, prescription, accession or any other mode provided by law.»

● (23 heures) ●

«Cependant, nul ne peut s'approprier par occupation, prescription ou accession les biens de l'État, sauf ceux que ce dernier a acquis par succession, vacance ou confiscation, tant qu'ils n'ont pas été confondus avec ses autres biens.» Et, là, tenez-vous bien, Mme la Présidente, je sais que c'est le bout qui vous intéresse le plus: «Nul ne peut non plus s'approprier les biens des personnes morales de droit public». Ah oui, c'est ça qui est écrit à l'article 916 du Code civil du Québec. «Nul ne peut non plus s'approprier les biens des personnes morales de droit public qui sont affectés à l'utilité publique.» Alors, on voit à quel point ça va être intéressant de connaître cette distinction dans le cadre d'un projet de loi qui traite justement d'une agence qui va sans doute être appelée à faire ce genre de travail là, d'acquisition de biens.

The English version, at the end of article 916 of the Québec Civil Code, provides that «nor may anyone acquire for himself property of legal persons established in the public interest that is appropriated to public utility». Now, I can hear you saying, Madam Chair, that you find that the English version is somewhat stilted, and I could not agree more with you on that score. It is true that one would not normally tell of legal persons established in the public interest but... que voulez-vous? We are in Québec and that is the English version that we have come up with, «personnes morales de droit public».

So, if we look now at article 917... L'article 917 prévoit, toujours dans la même veine, que «Les biens confisqués en vertu de la loi sont, dès leur confiscation, la propriété de l'État ou, en certains cas, de la personne morale de droit public qui a légalement le pouvoir de les confisquer». Je vois que le sous-ministre nous écoute attentivement. Je pense que ça le surprend, ce qu'on est en train de lui dire là et... Article 917, in its English version, provides that «property confiscated under the law is, upon being confiscated, property of the State or, in certain cases, of the legal person established in the public interest authorized by law to confiscate it».

Now, taking section 1 as it is now written, it is quite easy to see why we have to change the title of the Agency. The Agency, if created with the title that it now has, would still be very closely tied to the drafting of article 1 as presented last summer by the Government. It would be a mistake for this Assembly not to change the title of this Agency, because we realize that the title chosen corresponded to the legal definition given here,

the simple appellation «legal person». But, as we have just seen, Madam Chair, sections 916 and 917, which are only the first two sections to use the terminology in question, those sections quite clearly provide for the use of a terminology other than the one provided for in section 1 of Bill 102. We can look, if we will, to other examples that are to be found in the Civil Code, notably with regard to official documents, at the section 2814.4°; legal hypothecs, at article 2724, paragraph 1°, article 2725; with respect to obligations, article 1376; with regard to «préposés», article 1464 — I guess that would be servants unless we have changed that old wording; with regard to «registres», article 2814, paragraph 4°; and with regard to the reproduction of documents, article 2840.

So, the articles I have just mentioned, Madam Chair, before reading those articles to you in both their English and their French versions, I thought it important to give you that enumeration because it gives us some idea of what we are dealing with. It gives us some idea that the Civil Code clearly makes a distinction between a legal person, in the most generic sense, and a legal person established in the public interest. Now, if we were to look at the longer list of references to legal persons contained in the same index, you will notice that in the French version, of course, for the generic term «legal person», we refer to: actions, à l'article 909, à la capacité, à l'article 303, à la constitution, à l'article 299, à la copropriété divise d'un immeuble, à l'article 1039, au droit privé, à l'article 2840, aux devoirs des administrateurs, aux articles 321 et 322, à la dispense de fournir une sûreté, à l'article 244, à la dissolution, aux articles 355, 356, 1162 et 1166, à la capacité de cette personne morale — qu'elle se distingue des membres — à l'article 309. On parle aussi des dividendes et distributions, aux articles 1349 et 1350, de domicile, aux articles 307 et 308, de droits civils, à l'article 301, de droits patrimoniaux, à l'article 302, de fiducie, aux articles 1272, 1274 et 1298, de fonctionnement, aux articles 310 et 311, de la fondation, à l'article 1257...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est pertinent, M. le député de Chomedey?

M. Pinard: Il est en train de réciter le Code civil.

M. Mulcair: C'est extrêmement pertinent, Mme la Présidente, parce que je suis sûr que vous avez compris ma démonstration...

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai de la difficulté à suivre.

M. Mulcair: Et c'est pourtant en ordre alphabétique, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: Parce que, voyez-vous, Mme la Présidente, le Code civil, on peut le lire, nous aussi.

M. Mulcair: Mais c'est ce que je m'apprêtais à faire, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): J'avais compris que c'était par ordre alphabétique...

M. Pinard: Je vous écoutais tout à l'heure. J'essaie de voir la pertinence.

La Présidente (Mme Bélanger): ...mais je me demandais ce que ça venait faire dans le débat.

M. Mulcair: Ah oui! Je m'apprêtais à vous le dire, Mme la Présidente. Vous avez sans doute saisi dans notre démonstration que l'article premier du projet de loi 102, qui, rappelons-le, s'intitule 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», dispose de ce qui suit: «Est instituée l'«Agence métropolitaine de transport». L'Agence est une personne morale.» «An agency to be known as the "Agence métropolitaine de transport" is hereby established. The Agency is a legal person.»

Notre démonstration, Mme la Présidente, visait à faire ressortir l'impérieuse nécessité de disposer de l'article 1 de manière à faire clairement ressortir le fait qu'il s'agit d'une personne morale de droit public. C'est une distinction qui ressort des articles que j'étais en train d'énumérer en contre-distinction aux articles mentionnés un peu plus loin qui parlent justement d'une personne morale de droit public. Rappelons que l'énumération alphabétique que j'étais en train de faire était l'énumération des articles qui parlent d'une personne morale au sens générique. Mais le nouveau Code civil du Québec fait une distinction entre la personne morale de droit public et la personne morale au sens générique sans cette appellation de droit public. Et je peux recommencer avec les articles 916 et 917, parce que je pense qu'il y en a qui ont perdu le fil de ma pensée, mais les articles 916 et 917 traitent justement d'un sujet qui va être extrêmement important pour cette Agence, pour ce nouvel organisme, parce que ça parle justement de comment on acquiert des biens. Et, dans son deuxième paragraphe, à la fin — je ne lirai pas tout le paragraphe, je ne ferai pas perdre le temps aux gens...

M. Pinard: J'apprécierais, j'apprécierais.

M. Mulcair: Oh! O.K., d'accord. Un des députés d'en face veut que je lise au complet l'article 916: «Les biens s'acquiert par contrat, par succession, par occupation, par prescription, par accession ou par tout autre mode prévu par la loi.» Ça, c'est la...

M. Perreault: Mme la Présidente, est-ce que le député pourrait répéter? J'ai mal entendu.

M. Mulcair: Oui, avec plaisir, Mme la Présidente. «Les biens s'acquiert par contrat — il y aura un test oral à la fin — par succession, par occupation, par prescription, par accession ou par tout autre mode prévu par la loi.» The English version: «Property is acquired by contract, succession, occupation, prescription, accession or any other mode provided by law.»

Maintenant, deuxième paragraphe — et c'est là où ça devient très intéressant: «Cependant, nul ne peut s'approprier par occupation, prescription ou accession les biens de l'État — et on va voir plus tard dans la loi qu'on parle justement que c'est un organisme de l'État, E majuscule, comme ici, «capital S, State» — sauf ceux que ce dernier a acquis par succession, vacance ou confiscation — on vient d'introduire la notion de confiscation — tant qu'ils n'ont pas été confondus avec ses autres biens — et tenez-vous bien, c'est ça, le bout qui nous intéresse — nul ne peut non plus s'approprier les biens des personnes morales de droit public qui sont affectés à l'utilité publique.» Vous voyez? Alors, c'est très pertinent pour notre discussion, parce qu'on est en train, justement, de parler d'une agence. Et, nous, on espère que ça va s'appeler «régie», et c'est ça, notre propos, parce que cette régie autonome qui est une personne morale de droit public — nous affirmons — cette régie va avoir...

Une voix: ...pertinence.

• (23 h 10) •

M. Mulcair: J'insiste, Mme la Présidente, parce que c'est le sens... Il veut que je parle de la pertinence, mais toute la pertinence de notre propos, c'est insister sur le fait qu'il faut que ça s'appelle «régie». Vous voyez comment ils tentent de détourner le débat. Mais on ne se laissera pas prendre dans leur piège.

M. Pinard: Ça permet de nous remettre à date avec le Code civil, par exemple.

M. Mulcair: On veut rester exactement dans le sujet de notre modification pour bien suivre votre injonction, Mme la Présidente, et c'est ce qu'on tente de faire. Alors, je reviens à l'article 916 et à la notion de personne morale de droit public, qui, rappelons-le, est différente de la notion de personne morale générique. Et, donc, je reprends l'énumération que je faisais tantôt pour expliquer à quel point le Code civil du Québec contient justement des renvois à une personne morale sans mentionner la notion de droit public, mais...

Une voix: On aura appris ça.

M. Mulcair: ...je préfère conserver un peu du temps qui m'est alloué au cas où j'aurais à intervenir...

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

M. Mulcair: ...parce que je suis convaincu que le ministre aura sans doute des choses importantes à nous dire là-dessus. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chomedey. Un autre intervenant sur la motion.

Une voix: Personne?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il n'y a personne. Alors...

M. Copeman: Mme la Présidente, j'ai l'intention de proposer un sous-amendement à l'amendement, mais il n'est pas prêt. Alors, peut-être qu'un de mes collègues veut s'exprimer quelques instants pendant que je prépare le sous-amendement, ou quelqu'un du côté ministériel qui veut réagir. Ça nous ferait grand plaisir d'entendre, du côté ministériel également, Mme la Présidente, leur réaction.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Laurent va intervenir.

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Vous savez que, d'habitude, surtout au début d'un aussi important projet de loi, chaque collègue, en tout cas de notre formation — parce qu'il faut le faire au nom de quasiment tous ceux qui sont autour de la table, il n'y a que nous qui parlons — on intervient parce que, lorsque mon collègue de Chomedey a déposé son amendement, la réaction quasi unanime des gens d'en face...

Une voix: L'euphorie.

M. Cherry: ...qui semblaient tellement apprécier le travail intensif de recherche qu'a fait notre collègue pour tenter de rallier une majorité ou l'unanimité, si c'est possible, leur réaction a semblé tellement leur plaire, et surtout quand il a fait le parallèle que c'est les mêmes lettres utilisées qu'à Paris, bien, là, on a dit: On est convaincu que M. Philippe Séguin viendra pour inaugurer...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: Moi, je voudrais rappeler au député...

Une voix: À l'ordre, là. Il n'a pas de sens...

M. Cherry: ...entre deux assemblées...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Campeau: J'ai fait des compliments tout à l'heure, vous savez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Je savais, Mme la Présidente, que, indépendamment de la formule que j'utiliserais, je réussis à obtenir l'attention du ministre. Alors, je viens d'en utiliser une autre. Mais il est important de rappeler à nos collègues que... Et on sait qu'ils sont nombreux, et c'est ça qui nous a presque convaincus qu'ils s'y rallieraient, qu'ils aiment tellement aller visiter la capitale française qu'ils s'y reconnaîtraient dans l'appellation. Et on s'est dit: Voilà! Pour une fois, là, on n'aura pas perdu notre temps...

M. Campeau: Pour une fois, on est d'accord là-dessus.

M. Cherry: ...parce qu'on aura réussi à obtenir leur approbation. En tout cas, votre réaction nous indiquait une quasi-unanimité. Alors, on a fait signe à notre collègue: Ne prends pas tout le temps, pas plus qu'il ne faut, on ne s'ajoutera pas à toi, puis on est convaincus que quelqu'un de l'autre côté va vouloir intervenir pour qu'au moins vous puissiez être au registre comme une contribution positive à l'avancement de ce projet de loi. Mais, avant qu'on décide d'intervenir, on était convaincus qu'au moins un membre de la formation ministérielle voudrait s'exprimer sur ce projet de loi. Il semble qu'il n'y ait que le ministre qui puisse le faire à partir, bien sûr, de notes que les fonctionnaires lui ont préparées. On aurait souhaité que, suite à des suggestions, il ait obtenu, en tout cas, l'assentiment au niveau de la réaction. Je ne sais pas s'ils ont l'ordre d'être muets à cette table. Il faut leur rappeler que, autrement que de voter, ils ont le droit de parler aussi. Alors, on aurait souhaité... Mais, là, il semble que ça ne soit pas encore pour cet amendement. Donc, nous allons continuer d'utiliser le temps qui est mis à notre disposition pour les convaincre de la validité de nos arguments.

Mon prédécesseur, celui qui est intervenu avant moi dans ce débat...

M. Mulcair: Sam Elkas.

M. Cherry: ...a pris — non, je parle de ce soir, là. Mon collègue de Chomedey a fait référence aux possibilités, maintenant que le nouveau Code civil est en vigueur... des possibilités et de l'importance du nom de l'Agence. Et, pendant qu'il parlait, je visais du regard le conseiller du ministre, qui est un homme versé en ces matières. Je voulais m'assurer que ce souci qu'a exprimé mon collègue de Chomedey avait fait l'objet de recherches de sa part pour en arriver aux conclusions qui sont dans le projet de loi, et je souhaiterais l'entendre à ce sujet-là si le ministre lui permet de répondre.

(Consultation)

M. Campeau: Il n'y a pas de réponse.

M. Cherry: Le ministre ne permet pas à son conseiller de répondre. Donc, je m'excuse du silence qui vous est imposé.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: En tout cas, j'aurais souhaité que le ministre, au moins pour les non-élus, montre un peu plus de souci de contribution. Comme il a choisi de ne pas le faire et que mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce m'indique qu'il serait prêt à, maintenant, y ajouter sa contribution, toujours, Mme la Présidente, dans le but de pouvoir démarrer de façon constructive les travaux de cette commission sur cet important projet de loi...

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

M. Copeman: Oui, par souci également, Mme la Présidente, de rallier toutes les forces vives de cette commission et de répondre à une préoccupation personnelle, j'aimerais proposer un sous-amendement. Que l'amendement proposé soit modifié par le remplacement des mots «de transport public» par les mots «publique interrégionale de déplacement».

M. Mulcair: C'est astucieux, vous allez voir.

M. Copeman: Et je m'explique, Mme la Présidente. J'avoue d'emblée que le mot «déplacement» est peut-être un peu... non, pas déplacé du tout, mais un peu encombrant. En tout cas, je cherche un mot français... «Awkward», le mot «awkward». «It is a little awkward», je dirais, en anglais, mais...

Une voix: Gauche...

M. Copeman: Gauche? Peut-être. Un peu gauche, peut-être, mais c'est le seul mot que j'ai pu trouver. Il est grammaticalement correct de parler de déplacement. La préoccupation que j'avais, moi, Mme la Présidente, était de trouver un acronyme qui puisse aider la mise en marché de cette nouvelle création.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant que vous...

M. Copeman: Oui. Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre votre sous-amendement. Alors, est-ce que ça continue à s'appeler Régie autonome...

M. Copeman: Oui, publique...

La Présidente (Mme Bélanger): ...publique interrégionale de déplacement?

M. Copeman: C'est exact. Et l'acronyme est RAPID.

La Présidente (Mme Bélanger): Régie autonome... Vous enlevez «de transport public» pour mettre «Régie autonome publique interrégionale de déplacement».

M. Copeman: C'est exact. Mais la question, quant à moi, Mme la Présidente... Ma préoccupation était...

Une voix: D'accélérer les choses.

● (23 h 20) ●

M. Copeman: ...d'accélérer les choses et de trouver un nom pour cette nouvelle création qui en faciliterait la mise en marché, et je trouve qu'un point qui est très important dans la préoccupation gouvernementale, c'est la mise en marché de cette nouvelle création. Alors, le concept de «régie autonome»... «Régie» parce que, personnellement, je préfère ce nom à celui d'«Agence», avec lequel j'ai une certaine difficulté; «autonome», pour les raisons exprimées par mon collègue le député de Chomedey; il faut que cette régie soit autonome; «publique», ça va de soi; «interrégionale», je pense que ça reflète en partie la réalité, sûrement, de cette nouvelle création, parce qu'on parle effectivement des liens entre plusieurs régions. Je peux comprendre que, dans la définition des choses, on l'appelle le Grand Montréal, mais je pense que, dans le bon sens commun, on peut facilement comprendre que Laval forme une région, que la couronne nord forme une région, et que la Rive-Sud forme une région. Et, quant à moi, quand on met cette agglomération ensemble, ça devient «interrégionale de déplacement». Et là, encore une fois, j'avoue, avec les limites de ma créativité, une certaine difficulté avec le mot «déplacement». Mais mon intention avec le sous-amendement, comme je l'ai dit, Mme la Présidente, est de trouver un acronyme qui aiderait le ministre, qui aiderait le gouvernement du Québec, qui aiderait les régions et qui aiderait surtout la nouvelle régie à faire la mise en marché des objectifs de son nom, de ses fonctions, et je pense qu'avec un acronyme comme RAPID... On parle évidemment du transport en commun, on parle de favoriser le déplacement des personnes d'une façon la plus efficace possible. Qu'est-ce qui est plus efficace que la notion de rapidité dans le transport en commun? La notion de rapidité, quant à moi, est essentielle au bon fonctionnement du transport en commun, parce que si le transport en commun n'est pas rapide, il perd...

Une voix: Son efficacité.

M. Copeman: ...son efficacité, il devient de moins en moins attirant pour une population. Alors, et je vous ferais remarquer, Mme la Présidente, very humbly that the acronym works equally well again in English as it does in French. RAPID, RAPID: the same name for

the «régie» in French to respect the exigencies of the Charter of the French language. The same appellation in French gives an acronym which is acceptable and, indeed, positive in English, out of respect for that portion of the territory that may be interested in receiving a publicity campaign in their language, in as much as the government would be interested in doing so to assist in the work of the new régie. So that is my modest contribution to the important debate that we are having regarding the naming of this new creation, and I hope that it will find favour with my fellow members of the commission, always, Madam Chairman, again with the very, very real objectives of facilitating the overall principle of Bill 102 which is to promote the overall principle, because we do have some other objections to the way in which this particular piece of legislation has been drafted and the structure that it creates and how it is created, its board of directors, the various powers that it is accorded, but always with the optic of promoting the very, very essential role of public transit in «le Grand Montréal». Thank you, Madam Chairman.

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

M. Ouimet: Merci, Mme la Présidente. Avant d'intervenir sur le sous-amendement de mon collègue, député de Notre-Dame-de-Grâce, j'aimerais peut-être avoir quelques précisions du conseiller qui accompagne le ministre, et je pense que c'est assez important. J'aimerais, dans un premier temps, savoir si les dispositions du projet de loi 102 sont, selon son avis, conformes aux dispositions du nouveau Code civil du Québec.

M. Campeau: Vous permettez que mon conseiller réponde, Madame?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. Savard.

M. Savard (Gilles): Au niveau du projet de loi 102, effectivement, le Code civil du Québec qui a été adopté en 1994 est la loi de base. Donc, on en tient compte au niveau de l'établissement de toutes les lois statutaires. Donc, bon, c'est oui. Il tient compte des principes du Code civil.

M. Ouimet: Il est important également que ça ne soit pas en contradiction avec le Code civil, en tous les cas que la pensée reflétée dans les différentes dispositions du Code civil ne soit pas contredite dans le projet de loi 102.

M. Savard (Gilles): Toutes les lois du Québec doivent respecter, effectivement, la loi de base, ce qui n'empêche pas le législateur, à l'occasion, de pouvoir nuancer les principes qui sont dans le Code civil.

M. Ouimet: Je suis content de vous entendre dire ça, parce que ça m'amène au mot «déplacement» dans le sous-amendement proposé par mon collègue.

Une voix: Très intéressant.

M. Ouimet: Effectivement, c'est très intéressant. Mon collègue a fait un choix très judicieux du mot «déplacement». Il ne s'en rendait peut-être pas compte, mais il se retrouve dans l'article 2030 du Code civil. L'article 2030 du Code civil prévoit ceci: «Le contrat de transport est celui par lequel une personne, le transporteur, s'oblige principalement à effectuer — tenez-vous bien — le déplacement d'une personne ou d'un bien moyennant un prix qu'une autre personne, le passager, l'expéditeur ou le destinataire du bien, s'engage à lui payer, au temps convenu.»

Une voix: Ça, c'est important.

M. Ouimet: Or, ma question, M. le Président, c'est: S'il est important de faire en sorte que les dispositions de la loi 102 ne soient pas en contradiction avec les dispositions du Code civil, il serait peut-être important, également, de reprendre la terminologie de l'article 2030 dans le Code civil en ce qui a trait au contrat de transport; et le sous-amendement apporté par mon collègue vise précisément cet objectif, l'objectif de s'assurer de la conformité de deux textes de loi. Et, pour l'utilisation du mot «déplacement», il s'adonne également que ce choix de mot convient tout à fait par rapport à l'autre notion de mise en marché mise de l'avant par les différents collègues qui siègent à cette commission parlementaire.

• (23 h 30) •

Or, je ne sais pas si le ministre nous écoute, mais le mot «déplacement» est quand même un mot extrêmement important, parce que le processus de transporter, c'est effectivement le processus de déplacer. Il ne faut pas confondre non plus... On ne pourrait pas, par exemple, prendre le transporteur pour un premier ministre. Il déplace des ministres, mais on ne pourrait pas dire qu'il est un transporteur. Il ne peut pas être non plus le ministre de la Sécurité publique, qui, lui, s'assure d'accorder du transport à quelqu'un qui n'est plus ministre mais qui doit voir à sa sécurité, sa sécurité par rapport, des fois, à ses propres collègues. On l'a vu récemment. Donc, ça ne vise pas cette catégorie de transport, mais ça vise néanmoins un déplacement. Est-ce que le nouveau chef du Parti québécois pourrait être également désigné comme étant un transporteur? Je ne le sais pas. Mais la conception du mot «déplacement» dans l'article 2030 est extrêmement importante et elle reflète bien l'objet ou le sens du mot «transport». Je relis les dispositions de l'article 2030: «Le contrat de transport est celui par lequel une personne, le transporteur — et là je pense qu'on peut convenir qu'il ne s'agit ni d'un premier ministre, ni d'un ministre, ni d'un éventuel premier ministre — s'oblige principalement à effectuer le déplacement

d'une personne». Alors, Mme la Présidente, je ne sais pas si le ministre convient avec moi de l'importance du mot «déplacement».

Une voix: Ça serait déplacé qu'il ne le comprenne pas.

M. Ouimet: Ça serait déplacé qu'il ne le comprenne pas. Ha, ha, ha! Mais, en tous les cas, ça fait l'objet du sous-amendement de mon collègue, et je pense que, en trois tentatives, nous avons déjà démontré que la désignation prévue par l'article 1 de la loi, «l'Agence métropolitaine de transport», ne reflète pas du tout la réalité. Et, pourtant, le juriste vient de nous avouer l'importance de s'assurer de la conformité des dispositions du Code civil avec le projet de loi 102, sauf lorsque le législateur s'exprime; dans ce cas-ci, il ne s'est pas vraiment exprimé.

Et, par ailleurs, on n'a pas été sensibilisé non plus sur pourquoi le mot «métropolitain», ou «métropolitaine» dans ce cas-ci, a été choisi par rapport au concept mis de l'avant par mon collègue, «régional», qui, lui, s'appuyait sur un très large consensus, d'une part, ou sur l'amendement apporté par mon collègue, le député de Chomedey, qui, lui, faisait référence à la corporation qui existe à Paris, en pensant que ça pourrait rallier nos amis d'en face. Là, mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, lui, dit: Nous allons prendre exactement les termes utilisés dans le Code civil; nous allons utiliser le mot «déplacement». Et c'est un choix très judicieux. On n'a pas l'impression que, de l'autre côté... même si je vois les conseillers du ministre des Transports en train de s'agiter autour du mot «déplacement», et j'ai l'impression que ça s'infilte tranquillement. Je pense que l'idée est en train de faire son chemin, et ça se déplace. On est en train de déplacer ça.

Or, tout ça pour dire, Mme la Présidente, que nous avons de fortes objections par rapport à la désignation actuelle, «Agence métropolitaine de transport», et nous tentons de trouver une désignation qui fera consensus. Et j'ajouterais ceci, Mme la Présidente: je pense que nous ne laisserons pas tomber tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas trouvé une désignation qui fera consensus. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Marquette. M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je veux, à mon tour, revenir sur la question de base dans tout ça, qui serait l'importance de la promotion du transport en commun. Et, si on revient encore une fois au document qui a été préparé pour la Table des préfets et des maires, il y a des chiffres qui sont très troublants quant à l'évolution de la demande dans la région de Montréal. Et je cite la page 44, où on parle de l'écart entre l'évolution pour les autos et l'évolution pour le transport en commun dans la région de Montréal, de 1982 jusqu'à 1991. Comme je l'ai mentionné tantôt,

malgré des investissements majeurs, importants, faits à la fois par le gouvernement du premier ministre Lévesque et, après ça, par le premier ministre Bourassa, qui ont mis beaucoup sur l'amélioration des équipements dans la région de Montréal, les chiffres qui existent sont très troublants entre l'accroissement très important du nombre d'automobiles et les déplacements par auto...

M. Ouimet: Mme la Présidente, question de règlement. On n'arrive plus à entendre notre collègue, le député de Jacques-Cartier. Il y a tellement de discussions derrière.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça. Je demanderais un petit peu d'attention, s'il vous plaît.

M. Pinard: C'est probablement dû à vos collègues, en arrière.

M. Ouimet: Alors, juste si on pouvait faire un rappel au décorum. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Marquette.

M. Kelley: Mais je pense que l'évolution de la demande est assez importante; il faut regarder ça. Encore une fois, en 1982 sur l'île de Montréal, 371 352 déplacements par auto, 464 088 en 1987, alors, une augmentation de presque 93 000 autos. Encore une fois, un agrandissement important entre 1987 et 1991, jusqu'à 481 000 déplacements par auto. Si on voit les chiffres dans la couronne nord, c'est une augmentation de 91 000 déplacements entre 1982 et 1991 et, sur la couronne sud, une augmentation de 155 000 jusqu'à 232 000. Alors, ça, c'est des augmentations, au total, de 677 000 jusqu'à 955 000, alors une augmentation de presque 50 %. Alors, c'est très, très important; le monde, de plus en plus, opte pour la voiture au lieu d'opter pour le transport en commun, malgré les efforts du gouvernement pour valoriser les équipements. Et si on va, dans la même période, dans la couronne nord et l'île de Montréal, le nombre de personnes qui ont utilisé le transport en commun est à la baisse, et il y avait une légère augmentation sur la couronne sud qui donne comme résultat: il y avait 404 000 personnes qui ont utilisé le transport en commun en 1982, et c'est maintenant 386 000 en 1991.

Alors, il y a un très grand problème, parce que les gouvernements ont dépensé des millions de dollars pour améliorer les infrastructures dans cette période. Et, malgré cela, le monde, de plus en plus, à cause de l'étalement urbain, à cause d'autres problèmes, va opter pour prendre sa voiture pour se déplacer vers le travail. Et on a vu les résultats, tous les changements dans la congestion sur l'île de Montréal. Il y a 25, 30 ans, il y avait toujours les blocages est-ouest. Alors, le monde se déplaçait des banlieues ouest pour aller vers le centre-ville, il y avait des problèmes, mais à contresens à la fin

de la journée. Mais, maintenant, les déplacements sont beaucoup plus importants nord-sud. Le monde, par exemple, qui demeure à Delson et travaille à Laval, alors, ils vont prendre le pont Mercier, ils vont utiliser l'autoroute 13 pour arriver à Laval. Alors, souvent, l'autoroute 20 est bloquée direction ouest tôt le matin et bloquée direction est à la fin de la journée. C'est un changement de 180° en comparaison d'il y a 30 ans, 25 ans, où le blocage vers l'est était le matin et vers l'ouest était à la fin de la journée.

Alors, nous sommes perdants dans la bataille avec la voiture pour convaincre le monde que ça va être dans le meilleur intérêt, pour la région de Montréal, de mettre plus de monde soit dans le métro, soit dans l'autobus, soit dans le train de banlieue. Et c'est très alarmant parce que, si on perd la bataille avec la voiture, on va être obligé de faire des ponts — les ponts coûtent une fortune — soit un nouveau pont pour aller vers Laval, un nouveau pont pour aller vers la Rive-Sud, les expropriations qui viennent avec ça. C'est des projets, des travaux majeurs.

Il y a également toute la notion environnementale. Dans la mesure du possible, on encourage soit le covoiturage ou, dans le meilleur des mondes, le transport en commun; il y a un impact positif sur l'environnement dans la région de Montréal. Mais si on regarde ça, nos efforts des derniers 12 ans, 13 ans, nous sommes perdants. Alors, je pense, ça parle davantage de l'importance de faire, entre autres, le marketing de qu'est-ce qu'on est en train de faire...

Une voix: Mise en marché.

• (23 h 40) •

M. Kelley: Mise en marché. Merci beaucoup de corriger ça. Alors, une meilleure mise en marché nécessite un petit peu de créativité, un petit peu d'imagination dans la nomenclature de cette Agence, régie. Et je pense que ce que nous avons essayé de faire de ce côté, c'est de trouver quelque chose qui soit beaucoup plus positif, quelque chose qui va aider les gestionnaires de ce nouvel organisme à promouvoir le transport en commun. Alors, je pense que c'est un travail sérieux. Et, comme je l'ai dit, avec les pertes nettes dans le nombre de personnes qui prennent le transport en commun dans la région de Montréal depuis 13 ans et l'augmentation très importante des personnes qui optent pour la voiture personnelle, je pense qu'on a tout intérêt, ici, à trouver un moyen de doter cet organisme d'une norme qui va aider la mise en marché de cette entreprise.

La deuxième chose — et je reviens à ça encore — on cherche un partenariat, mais le déroulement de nos travaux à date, c'est peu prometteur pour la création d'un partenariat avec la région. Je demeure convaincu que la région peut mieux faire, la région peut trouver une autre façon d'aider le gouvernement à valoriser les équipements, les infrastructures qui ont été mis en place. Alors, dans ce sens, je pense à une nouvelle norme, une nouvelle idée, un nouveau plan de publicité pour convaincre le monde de laisser leur voiture à la maison,

de prendre l'autobus, de prendre le train, de prendre le métro.

Moi, quand je suis dans mon comté, je suis toujours en autobus, je voyage en transport en commun, alors, je ne suis pas parmi les personnes qui ont pris la voiture personnelle; au contraire, je suis dévoué au transport en commun. Les services existants sont bons, mais il faut les vendre. Et ce que nous avons tenté ce soir de faire et ce qu'on va continuer de faire, c'est de convaincre le gouvernement de vendre le produit, et le produit est un nouvel organisme, agence, régie. Et je pense qu'il faut miser sur deux choses: il faut miser sur un nom qui va accrocher le monde, et je pense qu'il faut miser davantage sur un partenariat avec la région. Alors, ça, c'est les deux éléments qu'on apporte devant nous.

Alors, au moins de ce côté, on va continuer nos devoirs, notre recherche, notre responsabilité de doter cet organisme avec un nom, avec quelque chose qui va aider à contourner les chiffres que je trouve alarmants, qui sont à la page 44 de la proposition régionale. Et je pense qu'ensemble nous avons le devoir de valoriser les investissements du gouvernement et de la région dans le transport en commun. Comme la Table des préfets et des maires l'a dit aujourd'hui, au niveau du fonctionnement des trois sociétés de transport, on parle de 1 000 000 000 \$ par année. Alors, c'est des sommes très, très importantes, et je pense qu'il faut les mettre en valeur; 1 000 000 000 \$, c'est 2,5 % du budget de la province. Alors, c'est une somme très, très considérable que nous avons mise dans ces sociétés de transport, et je pense qu'on a tout intérêt à trouver une façon de mettre en valeur, mettre en marché ce nouvel organisme, avec une autre idée, une autre façon qu'un nom qui a été choisi par les juristes du ministère de la Justice. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jacques-Cartier. M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Le sous-amendement, hein.

M. Mulcair: Bien entendu. Je trouve effectivement très intéressant le sous-amendement proposé par mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, car ça rejoint la préoccupation majeure exprimée maintes fois ce soir de ce côté de la table qui, malheureusement, n'a pas encore réussi à pénétrer de l'autre côté, à savoir l'importance, dans toute démarche de cette nature-là, d'associer les nouvelles techniques de marketing, de mise en marché, de vente avec ces nouvelles idées-là pour s'assurer qu'elles tiennent et qu'elles s'enracinent bien et que les gens comprennent bien de quoi il s'agit.

On a eu plusieurs exemples qui ont été donnés ce soir, justement, de difficultés qui sont encourues à l'heure actuelle dans la grande région qui serait desservie par cette nouvelle Agence, et je ne peux qu'être

d'accord avec la modification proposée parce que ça va plus loin que l'amendement que j'avais proposé dans un premier temps. Effectivement, même si, spontanément, la désignation RATP a rallié certains de nos collègues de l'autre côté, il est effectivement juste que c'est peut-être une appellation qui calque un peu trop quelque chose qui existe ailleurs. Mais la «Régie autonome publique inter-régionale de déplacement», autrement connue sous le sigle, l'acronyme RAPID, moi, je trouve ça vraiment une trouvaille. Franchement, je félicite mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce pour sa créativité et son sens de l'imagination, parce que c'est exactement le genre de titre accrocheur... Écoutez, quoi de mieux que de dire RAPID? Les gens vont pouvoir lire ça sur les côtés des autobus quand ils vont être pris dans le trafic et que les autobus vont être en train de se déplacer sur les voies réservées, rapidement, vers Laval, une fois que le ministre aura enlevé les pancartes de vente de ces terrains aux abords de l'autoroute 13 et qu'il aura doté ça de stationnements incitatifs. Et je suis sûr que c'est de ça qu'il est en train de causer avec son chef de cabinet et avec ses autres attachés politiques, parce que c'est exactement la même préoccupation qu'on partage avec lui.

Justement, comment faire en sorte que le transport en commun soit attrayant, soit une réussite pour le plus grand nombre de gens possible? Et je pense que mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, a vraiment trouvé. Et, comme mon collègue, le député de Marquette, le soulignait à très juste titre, dans le chapitre VI du Code civil, qui traite du transport, qu'est-ce que l'on retrouve à la section I sur les règles applicables à tous les modes de transport, Mme la Présidente, pas juste certains modes de transport, à tous les modes de transport? Eh bien, on retrouve, à la rubrique «Dispositions générales», à l'article 2030, le texte suivant: «Le contrat de transport est celui par lequel une personne, le transporteur, s'oblige principalement à effectuer le déplacement d'une personne ou d'un bien — d'une personne ou d'un bien — moyennant un prix que l'autre personne, le passager — Ah! — l'expéditeur ou le destinataire du bien, s'engage à lui payer, au temps convenu.» C'est de ça qu'il s'agit, le déplacement.

Que demande le peuple, hein? On est servi, on a le titre. Mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, était un peu préoccupé. Il disait que c'était peut-être un peu gauche, un peu bancal, le titre «déplacement», mais, au contraire, non seulement son imagination et sa créativité lui ont permis de trouver le titre pour ce nouvel organisme, mais son terme «déplacement» ne saurait être mieux choisi. Ah! C'est ça, vraiment, Mme la Présidente. Quand on l'a, on l'a, et le député de Notre-Dame-de-Grâce...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mulcair: ...il l'a. Et, ce soir, il en a fait la preuve. Et je pense qu'on doit l'appuyer dans sa suggestion. Je pense qu'il faut vraiment, Mme la Présidente,

qu'on le seconde à cet égard-là. Et je vois, par l'écoute attentive de l'autre côté de la table, qu'on est en train de gagner des adeptes, des convertis à cet article-là. À l'article premier, la modification de sous-amendement proposée par mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, est en train d'attirer, à juste titre, Mme la Présidente, avec raison, l'appui de nos collègues d'en face.

Et je peux dire, Mme la Présidente, que je suis prêt à retirer derechef mon amendement si cela pouvait aider cette commission à accélérer ses travaux, si on avait, effectivement, une indication, de l'autre côté de la table, qu'on se rallie à cet important amendement proposé par mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, pour que l'on puisse doter cet organisme d'un titre digne de son importante mission, et représentatif, et que le public saurait apprécier.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député, vous ne pouvez pas retirer votre amendement parce que le sous-amendement du député de Notre-Dame-de-Grâce devient caduc au moment où vous enlevez votre amendement.

M. Mulcair: J'aurais été prêt ou à l'intégrer, Mme la Présidente, ce qui aurait sans doute été possible, ou encore à laisser tomber carrément le mien et laisser le sien devenir la discussion principale, l'amendement principal, auquel cas on pourrait laisser tomber toute cette partie de notre discussion et commencer à se concentrer sur les autres aspects importants de l'article premier.

Une voix: C'est un point culminant de nos travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme je vous ai dit, M. le député de Chomedey, vous ne pouvez... Nous étions à la diction... sur la discussion...

M. Mulcair: Sur la diction, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...sur la discussion du sous-amendement qui complétait votre amendement. Alors, on ne peut...

M. Mulcair: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): ...retirer votre amendement sans retirer le sous-amendement, puis ça ne se retire pas facilement, il faut passer au vote.

M. Mulcair: Bien, évidemment, je veux compléter ma pensée sur l'article... tel que proposé à l'article 1 du projet de loi 102, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives, Bill 102, An Act to amend the Agence métropolitaine de transport and amending various legislative provisions.

● (23 h 50) ●

Mais, Mme la Présidente, je pense qu'il faut vraiment qu'on s'attarde quelques instants, justement, à cette modification et à sa raison d'être. Pourquoi est-ce qu'on insiste tant, de ce côté de la table, sur le besoin impérieux de modifier le titre? Écoutez, on avait avec nous tantôt le député de Mercier, ancien président de la STCUM. Il n'est plus là, malheureusement...

Une voix: Oui, il est là.

M. Mulcair: Ah! il est là? Il est en arrière. Ah oui! il est en train de cogiter dans le coin. Peut-être que lui est attiré par le titre et, pour, justement, ne pas recevoir de mauvaises ondes de son côté de la table, il est allé un peu loin. Mais, qu'est-ce que vous voulez? Imaginez, c'est le genre de déplacement qui va sans doute amener le ministre à voyager sur l'autoroute 13, voir le terrain qui est à vendre là, qu'il ne devrait pas vendre, qui va être bon pour le stationnement incitatif. Quand elle va être à Paris, n'est-ce pas, ou à Rome pour un important colloque sur le transport en commun, est-ce que la personne qui va s'occuper de cette importante Agence, est-ce qu'elle va vraiment dire: Je m'occupe de l'Agence métropolitaine de transport? Est-ce que c'est ça que l'on veut comme image, Mme la Présidente? Ou est-ce qu'on veut dire: Ah! je suis le nouveau président de la régie... ça s'appelle «RAPID». C'est astucieux, ça s'appelle «RAPID», «Régie autonome publique interrégionale de déplacement», n'est-ce pas? Là, ils vont dire, en France: Aïe! on ne peut même pas prononcer RATP. C'est pour ça que je suis d'accord avec le sous-amendement. Ça ne se prononce même pas, RATP; ça veut dire quoi, ça? On ne peut pas le dire. Alors, c'est pour ça qu'un acronyme est tellement accrocheur. RAPID: génial! Non, mais, vraiment une trouvaille.

Alors, il faut l'appuyer, et c'est ce que je fais, Mme la Présidente, j'appuie mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce, parce que son sous-amendement à mon amendement permet justement d'avoir quelque chose de chez nous qui explique exactement ce qui est recherché. C'est une régie autonome, publique, interrégionale — on évite tous les écueils du mot «métropolitain», n'est-ce pas, et la référence de Grand Montréal — de déplacement, un terme sorti du premier article du chapitre VI sur le transport.

On comprend, justement, l'embarras en face. Ils se disent: Merde! ils l'ont trouvé, eux autres, puis, nous, on n'avait qu'à y penser. Mais oui, mais on n'est pas jaloux. On ne va pas clamer publiquement, on ne va pas vous le remettre devant le nez à chaque fois, que c'est nous autres qui l'avons trouvé. On va partager la paternité de la régie RAPID, la maternité aussi, on va partager la régie RAPID. Et je pense que c'est justement dans cet esprit de collaboration, qui est de bon aloi dans une commission qui discute d'un sujet aussi important, qu'on va être... Je suis persuadé, Mme la Présidente, que les gens de l'autre côté comprennent l'intérêt qu'on aurait à changer le titre de l'Agence métropolitaine de transport pour «RAPID», cette nouvelle régie que l'on

créerait aux termes de l'article 1. Je pense que même le ministre s'est agité, là. J'interprète ça comme un bon signe. Je me dis que peut-être il est en train de consulter ses textes et qu'il se rend compte que c'est ça qui est visé. Qu'est-ce qu'il pourrait avoir, comme titre, de plus évocateur que celui qui est proposé par le député de Notre-Dame-de-Grâce?

Mais, Mme la Présidente, je pense que, pour faciliter les travaux de cette commission et surtout pour permettre à nos amis d'en face de réfléchir — parce que, enfin, vous dites: la nuit porte conseil — je vais faire une motion d'ajournement des travaux de cette commission. Et, évidemment, je dispose de 10 minutes pour expliquer les motifs, de part et d'autre, mais je suis persuadé que le ministre a tellement envie d'en discuter avec ses proches collaborateurs qu'il va laisser la motion être adoptée.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Mulcair: Mais s'il veut que je lui explique pendant cinq minutes, je vais le faire.

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

M. Cherry: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous parlez sur la motion d'amendement...

M. Cherry: Bien sûr. Bien sûr.

La Présidente (Mme Bélanger): ...ou sur la motion d'ajournement?

M. Cherry: Non, non, sur la motion d'amendement, Mme la Présidente. Comme il reste à peine... ce qui m'oblige à intervenir — j'allais dire ce qui me provoque à intervenir, mais le mot ne serait pas juste — c'est que je viens d'entendre, tout comme vous...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est vrai, là, je m'excuse, M. le député de Saint-Laurent, il y a une motion d'ajournement, alors, vous ne pouvez pas revenir sur la motion d'amendement.

M. Cherry: Madame, si vous me bâillonnez, vous aussi...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je ne fais qu'appliquer les règles, M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: C'est parce que, Mme la Présidente, j'ai entendu les propos du ministre, il a dit qu'il s'objecterait à l'ajournement. Donc, pour éviter un échange désagréable entre nous...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez quand même...

M. Cherry: ...j'ai souhaité, indiqué que je souhaitais meubler les quelques minutes qu'il nous reste.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent, vous avez quand même 10 minutes pour défendre la motion d'ajournement. Si vous êtes contre, on peut la défendre pendant 10 minutes de temps.

M. Mulcair: Moi, vais la défendre, Mme la Présidente, parce que c'est la mienne.

M. Cherry: Vu qu'elle vient de lui.

M. Mulcair: Mais je suis persuadé...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, étant donné l'heure, vous n'aurez pas les 10 minutes, vous allez avoir trois minutes.

M. Mulcair: Je n'ai pas besoin de plus que quatre minutes pour convaincre le ministre de l'intérêt d'ajourner.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y, M. le député de Chomedey.

M. Mulcair: Oui. Effectivement, Mme la Présidente, vous voyez, on vient de mettre sur la table quelque chose qui, je le soupçonne, préoccupe, voire même gêne quelque peu le ministre.

M. Campeau: Accepté.

M. Mulcair: Oh! Il accepte la motion. C'est très sage.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux à demain, 15 heures. C'est sine die, parce que ça prend un ordre de la Chambre.

(Fin de la séance à 23 h 57)