



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente des transports et de l'environnement

Étude détaillée du projet de loi n° 148 — Loi modifiant
la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport

Le mardi 10 juin 1997 — N° 11

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 10 juin 1997

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Serge Ménard	1
Mme Liza Frulla	2
Étude détaillée	
Mission et pouvoirs	2
Document déposé	7
Inspection	9
Dispositions pénales	9

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Serge Deslières

M. Lawrence S. Bergman

M. Gabriel-Yvan Gagnon

Le mardi 10 juin 1997

Étude détaillée du projet de loi n° 148

(Onze heures quinze minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement amorce ses travaux pour faire l'étude détaillée du projet de loi n° 148, Loi modifiant la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. J'informe les membres de la commission que M. Bergman (D'Arcy-McGee) va remplacer M. Brodeur (Shefford); M. Laurin (Bourget) remplacera M. Désilets (Maskinongé); Mme Houda-Pépin (La Pinière) en remplacement de M. Lafrenière (Gatineau); Mme Frulla (Marguerite-Bourgeoys) remplace M. Middlemiss (Pontiac); et M. Facal (Fabre) va remplacer M. Rivard (Limoilou).

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le secrétaire. Alors, bienvenue à tous les membres de la commission pour l'amorce de ces travaux. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Serge Ménard

M. Ménard: Très peu par rapport à celles que j'ai déjà présentées à la présentation du projet de loi à l'Assemblée. Essentiellement, c'est un projet qui est court mais qui complète bien le rôle qu'on doit donner à l'Agence métropolitaine de transport. Il complète les habilitations de l'Agence comme organisme métropolitain de concertation et comme opérateur des trains de banlieue, mais il donne un support et une sécurité juridique à tout le monde, au projet, puisque l'Agence est clairement habilitée à recevoir un mandat justement aux diverses fins qui sont mentionnées à l'article 21.1 tel qu'il est proposé.

Ensuite, il donne aussi une sécurité opérationnelle au projet dans l'éventualité d'un partenariat avec le secteur privé. Parce que, si c'est l'option que l'on retient, de le donner à un partenaire privé, ce partenaire privé ne serait pas lié par les mesures essentielles qui doivent être tenues en cas de grève. Donc, il y a des dispositions qui prévoient que les dispositions justement de la loi des relations de travail seront amendées pour que ce partenaire privé soit sur le même pied qu'un autre partenaire public, de sorte que, si la Commission des services essentiels estime que le métro doit être opéré pendant certaines heures, eh bien, le système de perception des coûts soit également opéré.

Il assure aussi au projet une envergure propre à générer des retombées économiques maximales parce qu'il présente une masse critique importante et permet de développer une expertise à Montréal qui pourrait être exportée à l'étranger. Il accorde enfin au gouvernement le pouvoir de mandater l'Agence en l'absence d'accord sur un projet commun et après consultation des autorités organisatrices de transport concernées. Je vous indique tout de suite qu'avec les consultations qu'on a faites on a apporté de légers amendements au projet de façon, d'une part, à retarder la mise en application de cet article précis et, d'autre part, en s'assurant que, avant d'appliquer cet article, si jamais nous avons à le faire — ce que nous ne souhaitons pas — nous consulterons l'agence organisatrice de transport concernée de façon à ce que le mandat qu'elle sera présumée avoir donné lui convienne le plus possible.

Le Président (M. Lachance): C'est terminé, M. le ministre?

M. Ménard: Oui.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

M. Ménard: Ah oui! Non, je voudrais juste ajouter une chose.

Le Président (M. Lachance): Oui.

● (11 h 20) ●

M. Ménard: Il faut comprendre que ce projet de loi va permettre la réalisation d'un grand projet technologique à Montréal — on parle de l'ordre de 90 000 000 \$, et ces coûts seront probablement entièrement récupérés et au-delà par la diminution des fraudes qu'apportera un pareil système — qu'il permettra aussi à ceux qui nous succéderont d'avoir une vision claire, absolue, chaque jour, des déplacements qui sont faits par le transport en commun. Donc, s'ils veulent changer des systèmes de tarification, s'ils veulent intégrer des systèmes de tarification, s'ils veulent planifier des circuits de transport en commun de façon différente, l'informatique permettra de mesurer avec précision, chaque jour, non pas le déplacement de chaque voyageur, mais le déplacement des masses de voyageurs de façon à pouvoir mieux planifier et redistribuer plus équitablement les subventions publiques qui vont continuer probablement à aller au transport public.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys, pour vos remarques préliminaires.

Mme Liza Frulla

Mme Frulla: Merci, M. le Président. Quand on a présenté ce projet de loi, projet de loi sur lequel nous sommes d'accord en théorie, on avait par contre posé certaines questions notamment à l'article 21.1, c'est-à-dire l'article qui habitait l'Agence métropolitaine de transport justement à recevoir des mandats des autorités organisatrices de transport afin d'implanter et d'exploiter un système intégré de vente de titres et de perception des recettes de transport en commun.

On s'était questionné parce que d'abord on voulait s'assurer que les organismes, les agences de transport, soient consultés. On avait demandé aussi, vers le 27 mai, le 28 mai, en Chambre, si on était pour les consulter. Il faut dire que le ministre avait dit: Non, mais par contre on va essayer de les rencontrer une à une. On se souvient aussi que, le 30 mai dernier, la STCUM avait fait parvenir au ministre une lettre qui disait à peu près ceci: c'est que les sociétés de transport d'abord n'avaient pas apprécié les propos du ministre lors de l'adoption de principe alors qu'il appréhendait des difficultés quant à une entente des sociétés. Elle disait aussi que les organismes de transport avaient déjà convenu d'une entente, qu'il serait peut-être plus opportun de remettre l'adoption de ce projet de loi à l'automne de telle sorte que l'entente qu'elles avaient convenue entre elles soit tout simplement plus solidifiée, je dirais, elles voulaient continuer d'y travailler. Elle disait aussi que, si le ministre décidait d'aller de l'avant, la STCUM désirait se faire entendre en commission parlementaire ou autrement.

Maintenant, on a appris hier que la STCUM et le ministre en seraient venus à une entente et qui reporte aussi la date de l'entrée en vigueur de l'article 21.2 de l'AMT, disons, après consultation ou par décret. Ce qu'on va vouloir savoir, M. le Président, c'est quelles sont finalement les modalités de cette entente-là. On sait aussi que la STCUM a fait beaucoup de travail pour essayer justement d'en venir, enfin, à un système intégré pour l'ensemble de la grande région métropolitaine. Ils ont fait beaucoup de consultations. Ce n'est pas d'aujourd'hui non plus qu'ils essaient de voir ou d'étudier un système versus un autre. Ils ont eu des représentations, notamment de Lavalin, entre autres par l'implantation d'une carte à puce.

Donc, qu'est-ce qui va arriver avec le travail qui a été fait au préalable, qui a coûté aussi beaucoup de sous à la Société, d'une part? Deuxièmement, qui va payer si c'est l'AMT qui devient maître d'oeuvre et qui peut le faire à titre gratuit, donc imposer à titre gratuit, à une société de transport, le travail? Qui va payer? Qui va défrayer les coûts? C'est un peu ce genre de questions qu'on va vouloir poser.

Les autres, M. le Président, c'est un peu des articles techniques. Quant à tenter des poursuites pénales pour une infraction visée, on ne peut pas être contre ça non plus. Alors, c'est vraiment les articles 21.1 et 21.2 qui finalement nous posaient certains questionnements plus approfondis que les autres.

Le Président (M. Lachance): Merci, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys. Est-ce qu'il y a d'autres... Oui, M. le ministre. Parce que, là, si on tombe directement sur la discussion de l'article, on va y venir dans quelques minutes.

M. Ménard: C'est juste sur les remarques qui sont déjà faites. Je ne sais pas où la députée prend ces remarques — qu'ils auraient exprimées dans la lettre que j'ai devant moi — qu'ils n'avaient pas apprécié mes propos lors de la présentation du projet de loi. Je viens de la relire et je ne vois ça nulle part. Je vois par contre que eux disaient bien qu'ils n'avaient pas besoin d'être entendus en commission parlementaire. C'est en commission parlementaire ou autrement. Alors, on les a entendus autrement, ce qui nous sauve du temps.

Mme Frulla: Le 30 mai... Vous savez, M. le Président, ça, c'est comme quand on a dit que les maires voulaient qu'on sursoie au projet de loi n° 92. Le ministre a dit: Je ne sais pas où je l'ai entendu. On l'invente pas, ça!

M. Ménard: Je pense que vous exagérez.

Mme Frulla: Et, suite à l'article... On va vous sortir finalement ce qui a été dit, on va vous sortir aussi les documents, d'où ça vient, on va vous sortir aussi l'article de journal où ça a été rapporté. Je veux dire, si on lit tous les mêmes choses, là, à quelque part, il y a eu des remarques faites. Ça n'a pas été apprécié non plus. Vous les avez rencontrés. Vous êtes arrivés à une entente. Et cela, c'est tant mieux, excepté qu'il y a eu certains propos qui n'ont pas été appréciés quant à dire, comme vous le dites souvent pour les maires, qu'ils ne sont jamais capables de s'entendre. Le monde est tanné d'entendre ça, là. Il y a des gens qui travaillent sur le terrain.

M. Ménard: Je n'ai pas dit ça.

Mme Frulla: Alors, les agences de transport... On va sortir les galées.

M. Ménard: Je n'ai pas dit ça, puis ils ne sont pas choqués, ils ne me l'ont pas dit.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de... Ça va?

M. Deslières: C'est un questionnement sur le préambule, M. le ministre.

M. Ménard: On reviendra lors de l'étude article par article.

Étude détaillée**Mission et pouvoirs**

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, nous en serions maintenant à l'article 1. M. le ministre.

M. Ménard: Bon. Alors, justement, c'est l'article qui prévoit les amendements. L'article 1, je pense que ce serait mieux de le diviser par les trois articles qu'il suggère d'ajouter à la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, l'article 21.1, l'article 21.2 et l'article 21.3.

Donc, l'article 21.1, je pense que c'est assez clair à sa lecture, c'est celui qui va habiliter essentiellement l'Agence métropolitaine de transport à recevoir des mandats pour les six objets qui sont mentionnés dans l'article et ensuite qui prévoit, à son dernier paragraphe, que l'Agence va être ensuite autorisée à contracter avec toute personne et toute société selon les règles qui la régissent, qu'elle va pouvoir déléguer à titre gratuit ce mandat qu'elle aura reçu des autres organisations. Comment on appelle ça? Les administrations... les autorités, voilà. C'est AOT, les autorités organisatrices de transport en commun. Elle pourra donc par conséquent — et elle y est nommée expressément, mais d'autres aussi sont nommées — déléguer, donner mandat à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui est la société de transport qui gère 80 % à 85 % du transport en commun dans la région métropolitaine.

Le Président (M. Lachance): Pour le bon déroulement de nos travaux, est-ce que tous les membres de la commission sont d'accord à ce que nous procédions... Justement, à l'article 1 du projet de loi, il y a 21.1, 21.2 et 21.3. Est-ce qu'on peut y aller dans l'ordre? Bon, 21.1?

Mme Frulla: Oui, absolument.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys, sur 21.1.

Mme Frulla: Oui, moi, je voulais juste savoir: au niveau du choix des modalités d'acquisition, l'Agence, elle, peut recevoir un mandat des autorités organisatrices, donc ce serait l'Agence qui deviendrait le maître d'oeuvre, c'est ça? J'ai bien compris?

M. Ménard: Pas nécessairement, puisqu'elle peut déléguer ce mandat à quelqu'un d'autre.

Mme Frulla: Oui, mais, d'emblée et de facto, c'est elle qui devient le maître d'oeuvre. Après ça, elle peut le déléguer, mais, de facto, c'est elle qui devient le maître d'oeuvre.

M. Ménard: Si on veut. Ça dépend de l'étendue qu'on donne à l'expression «maître d'oeuvre». Je reconnais qu'elle est appropriée.

Mme Frulla: Mais, sur la perception, mettons, sur la perception intégrée, entre autres, alors l'Agence...

M. Ménard: Oui, plus que ça...

Mme Frulla: ...peut déléguer à la STCUM, par exemple, qui, elle, a une certaine connaissance qu'elle a

acquise pendant quelques années. Et la Société de transport de Laval aussi, je pense, a travaillé là-dessus, mais la STCUM a travaillé aussi beaucoup, donc les deux. Donc, elle peut déléguer à une, à deux, ou quoi que ce soit, le mandat de regarder, d'étudier et d'analyser. C'est bien ça?

M. Ménard: Voilà. C'est, je dirais, presque la dernière ligne de l'article qui dit: «...et confier les tâches qu'elle détermine aux autorités organisatrices de transport qu'elle indique.»

Mme Frulla: Quand elle le fait, parce qu'on dit souvent ici «à titre gratuit», qui assume les coûts de ça? C'est quoi, le système, par exemple, de répartition des coûts?

M. Ménard: Bien oui, il y a tous les frais. Il peut y avoir des frais dans la préparation des appels d'offres.

Mme Frulla: Non, mais plus que ça. Si l'AMT assume elle-même le mandat qui est prévu à 21.1, comment vont être répartis les coûts qui sont encourus par elle pour l'exécution du mandat? Est-ce que c'est au prorata? Comment ça va se faire?

● (11 h 30) ●

M. Ménard: C'est ça qu'on prévoit qui peut être négocié entre les AOT. Il faut bien comprendre que les AOT estiment que ce système va sauver plus d'argent qu'il va en coûter. Alors, ce serait normal que l'on redistribue les frais sous une forme ou sous une autre mais qui tient compte de ces économies. Puis je ne veux pas aller plus loin que ça parce que c'est à eux à décider. Ça va être à négocier, ça, entre eux.

Mme Frulla: À les mettre sur pied.

M. Ménard: Il y a non seulement des économies à cause de la fraude qui va être plus difficile, donc qui va être mieux contrôlée, mais il y a aussi des économies d'administration: un système de perception et un système de gestion central puis une redistribution avec une précision informatique.

Mme Frulla: Qu'est-ce qui arrive avec le travail qui est déjà fait? On sait qu'à Laval je pense qu'ils veulent changer aussi, si ce n'est fait, le système de perception; même chose aussi pour Montréal. Il y a beaucoup de travail qui est déjà fait. Ils en étaient venus eux-mêmes à un accord, alors qu'est-ce qui arrive avec ce travail-là?

M. Ménard: Bien, c'est ça. Ils vont le mettre en commun. On ne part pas de rien. C'est normal que ce soient les autorités organisatrices de transport qui ont les plus grands budgets qui soient le plus avancées là-dedans, parce que c'est pour elles que les économies vont être les plus importantes. Donc, tout le monde reconnaît qu'il faut que la technologie choisie soit compatible, qu'il y a un avantage à ce qu'il n'y ait qu'une seule technologie pour l'ensemble des autorités organisatrices de transport dans

toute la région métropolitaine. Mais le travail qui est déjà fait va pouvoir être mis en commun.

Mme Frulla: Le contrôle des dépenses. Présentement, ce sont les agences organisatrices de transport qui contrôlent et qui gèrent leurs propres dépenses. Le contrôle des dépenses, si on en arrive avec un système de perception, entre autres, intégré et si on intègre de plus en plus, finalement, le fonctionnement des systèmes — parce que c'est ce que ça fait, là, on s'en va tranquillement vers ça — alors si l'AMT, elle, va se donner ce nouveau mandat, est-ce que ça ne risque pas d'enlever un pouvoir de contrôle de dépenses aux agences?

M. Ménard: Bien, ça aussi, ça peut être négocié d'abord. Mais je ne pense pas, parce que, là, il ne s'agit pas tellement de contrôler les dépenses que de percevoir les recettes.

Mme Frulla: Non, mais pour l'instant on va implanter un système. Ça va coûter cher, ça.

M. Ménard: Bon. Une fois que le système va être établi, on va connaître son coût, puis là ça va se négocier. Ça sera à eux à le négocier. J'imagine que probablement on va pouvoir acheter sa carte à puce ou la faire remplir dans des institutions financières. Probablement qu'à ce moment-là on négociera des commissions. On établira un système qui va s'autofinancer.

Mme Frulla: Est-ce qu'il y a eu du travail de fait? On revient aux cartes à puce. Il y a eu une présentation, même, faite par Lavalin et par Jean Doré. Y a-t-il eu du travail de fait, qui a été aussi accompli, puis tout ça? Est-ce que, évidemment, au niveau de quand ils en seront rendus là, ce sera par appel d'offres et puis la procédure habituelle?

M. Ménard: Exactement. Selon les informations qu'on m'a données, il y a deux grands consortiums québécois...

Mme Frulla: Desjardins puis Lavalin.

M. Ménard: ...qui sont convaincus qu'ils ont une technologie qui peut être installée rapidement et qui... Alors, il faudra voir — ce sera l'Agence métropolitaine de transport — à ce qu'un système transparent compatible avec les dépenses de fonds publics soit installé pour que ces grands consortiums, et peut-être même d'autres, en tout cas ce sera à eux à décider, soient mis en compétition pour que le public l'obtienne au meilleur prix.

Mme Frulla: Là, ce que ça fait, l'article 21.1, et ce sur quoi on voulait avoir quand même l'assentiment des grandes sociétés de transport, enfin des plus importantes, c'est que ça enlève, si on veut, une certaine capacité. Enfin, ça enlève du pouvoir, point, aux AOT pour le transférer à l'AMT. Est-ce que j'ai raison?

M. Ménard: Non, je crois que vous avez tort là-dessus. C'est que le pouvoir qu'ils ont, en le déléguant, je pense qu'ils... Le mot qui me vient, c'est: ils l'«optimalisent». N'est-ce pas? Ils le grandissent. Parce que, autrement, les petites AOT seraient, j'ai l'impression, l'objet de pressions commerciales de toutes sortes de joueurs qui sont beaucoup plus importants qu'elles. À part la STCUM, qui est un très gros joueur, je pense qu'il n'y en a pas d'autres qui peuvent avoir le poids pour obtenir, parmi les technologies concurrentes, la meilleure. Et là, avec les économies d'échelle que ça représente, je pense qu'elles augmentent leur pouvoir de négociation. La masse critique devient assez importante pour avoir un système qui est à la fois plus performant, de meilleure qualité et à meilleur coût.

Je ne crois pas que ce soit une façon ou une perte de leur pouvoir. Au contraire. En plus de ça, ça va tout permettre. Moi, je pense qu'à long terme on doit viser l'intégration des tarifs. Mais, si on devait penser qu'ils ne seraient pas intégrés mais qu'ils seraient au contraire éparpillés selon diverses agences, un système informatique va permettre de le faire avec une précision mathématique. Et les distributions ne feront l'objet d'aucune contestation parce que ça va pouvoir être précis au kilomètre près. On va pouvoir calculer la distance que les gens auront parcourue, donc l'utilisation qu'elles auront faite des équipements de chaque autorité organisatrice de transport.

Donc, je ne crois pas que ça diminue leur pouvoir. Et je pense que, au contraire, en s'unissant elles ont un pouvoir commun qui est évidemment plus grand que le pouvoir de chacune d'elles mais qui donne des avantages à chacune d'elles plus grands que si elles avaient gardé leur petit pouvoir. Et c'est vrai même pour la STCUM.

Mme Frulla: Dans le cadre... Justement, revenons à la STCUM. Encore une fois, la STCUM, depuis plusieurs années, spécifiquement depuis les deux dernières années, fait énormément de travail là-dessus. Alors, le travail qu'elle a accumulé, que la STCUM a payé, là — parce que, finalement, il y a eu des frais, il y a eu quand même des frais de recherche, etc., donc... il y a eu même des activités de recherche à l'étranger aussi pour voir comment fonctionnaient les systèmes ailleurs — alors tout ce travail qui a été fait, si, par exemple, l'AMT délègue à titre gratuit un certain mandat à la STCUM ou si elle récupère ce que la STCUM a fait, est-ce que la STCUM va partager encore une fois tout ce qu'elle a fait, tout ce qu'elle a payé, etc., à titre gratuit, avec les autres? Je sais que, éventuellement, il va y avoir une répartition des coûts, des profits, des bénéfices, mais pour l'instant il y a l'implantation, le travail à l'implantation, puis tout ça. Donc, il y a eu des coûts qui ont été générés à ça. Est-ce que les coûts engendrés par la STCUM jusqu'à maintenant vont être partagés, par exemple, par l'ensemble des AOT?

M. Ménard: On verra ça quand on négociera les mandats. Il y a deux articles qui s'appliquent. Il y a deux choses. D'abord, le mandat va être à titre gratuit.

Mme Frulla: Oui, c'est ça.

M. Ménard: Et il est compréhensible qu'il soit à titre gratuit, parce que ceux qui vont l'exercer, ils vont y voir de tels avantages, tant sur la diminution de la fraude que sur la diminution des frais d'administration, qu'ils vont avoir avantage à le mettre sur pied et donc à en assumer les coûts. Mais je vous signale que la dernière ligne de 21.1 dit bien: «Ce mandat doit préciser sa durée et porter, entre autres, sur: [...] 6° les modalités de financement et de paiement de tous les biens et services visés au mandat, y compris les coûts et les frais de préparation d'appel d'offres.» Ce serait à négocier.

Mme Frulla: Parce qu'il me semble que la seule qui serait prête à prendre ce mandat-là, c'est la STCUM, au moment où on se parle. On vise directement la STCUM, peut-être un peu la contribution de Laval, mais c'est la STCUM qui est la plus avancée.

M. Ménard: Bien, voilà, c'est ça. On ne veut pas embarquer dans les choses, comme vous le dites si bien. C'est la STCUM, mais avec la collaboration de Laval puis avec la....

Mme Frulla: Bien, on est obligé d'embarquer, là, parce qu'on parle de coûts. On parle de la STCUM. On parle de coûts engendrés. Je suis obligée d'embarquer. J'ai pas le choix, là. On est obligé de regarder puis... C'est parce qu'on peut, comme la semaine passée, arriver puis dire: Bon, bien, ce sera à l'usage, puis on verra, puis ça sera aux négociations. Mais on «peut-u» en savoir un peu plus? On ne veut pas en arriver, par exemple, à dicter les négociations. Au contraire, on veut laisser la bonne volonté, puis tout ça. Mais il y a des coûts publics qui ont été engendrés puis il y a des coûts aussi au niveau de la préparation. Est-ce que, nous autres, de part et d'autre, on peut en savoir un peu plus, à savoir comment ça va fonctionner?

● (11 h 40) ●

M. Ménard: Bien, je pense que vous savez tout ce qu'on peut savoir actuellement. Vous en savez autant que moi, et le public en sait autant que moi. Ce qu'on ne peut pas savoir, comme vous le dites si bien, c'est qu'on ne peut pas connaître les résultats des négociations tout de suite, puisqu'il y aura négociations. Mais, je veux dire, tout laisse entendre que ces négociations vont aboutir à une entente parce que tout le monde va en être bénéficiaire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges?

Mme Frulla: Allez-y donc!

M. Deslières: Juste une petite question. On parle d'agences, d'organismes, d'AOT, ça en comprend combien?

M. Ménard: Vingt et un dans la région métropolitaine.

Mme Frulla: Vingt et un.

M. Deslières: Vingt et un?

M. Ménard: Oui.

M. Deslières: Dans la région métropolitaine.

M. Ménard: Oui.

M. Deslières: Donc, de la toute petite à la grosse?

Mme Frulla: À la STCUM.

M. Ménard: Certainement.

M. Deslières: Ça va, c'est juste pour me situer, là.

M. Ménard: À la plus grande. Les trois plus grandes, évidemment, c'est: la STCUM...

M. Deslières: Laval, Longueuil.

M. Ménard: ...Laval et Rive-Sud.

M. Deslières: O.K. On parle de 21 agences.

M. Ménard: C'est ça, 21 AOT.

M. Deslières: Agences, ou organismes, ou autorités.

Une voix: Organisatrices de transport.

M. Deslières: O.K. Ça va.

M. Ménard: C'est dur à retenir, ça, hein? L'AOT, ce que ça veut dire.

M. Deslières: L'AOT: on va s'y habituer, on s'habitue à tout. Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de D'Arcy-McGee.

Une voix: Les permutations alphabétiques.

M. Bergman: M. le Président, qui va payer ces coûts? Qui sera responsable pour les dépenses et les coûts engendrés?

M. Ménard: C'est ça qui va être négocié dans les mandats qui vont être donnés. Le mandat lui-même est à titre gratuit. Mais le mandat doit justement préciser la répartition des coûts.

M. Bergman: Mais comment est-ce que vous pouvez négocier quand vous avez les mots «à titre gratuit»? Alors, il y a un sens...

M. Ménard: Oui. Je me suis posé la même question quand on m'a proposé le texte. C'est que «à titre gratuit» veut dire qu'il n'y a aucune commission qui est payée à la personne qui exerce le mandat. Mais il est évident qu'il va y avoir des coûts et que ces coûts doivent être redistribués entre les utilisateurs, généralement au prorata de l'utilisation qu'ils font du système. Généralement. Mais enfin, ça doit être précisé dans le mandat.

M. Bergman: Mais il me semble qu'avec la phrase «à titre gratuit»... Pourquoi laisser ces mots «à titre gratuit», s'il y aura des négociations?

M. Ménard: Pour s'assurer que justement il n'y aura aucune commission qui va être chargée par ceux qui vont obtenir le mandat de faire les six choses importantes qui sont prévues à l'article 21.1.

M. Bergman: Mais pourquoi ne pas dire «sans aucune commission, mais il y a des dépenses» pour absorber. En indiquant les mots «à titre gratuit», on parle non seulement des commissions, mais on parle des dépenses qui seront encourues. Alors, il me semble que vous limitez l'Agence.

M. Ménard: Non, je ne crois pas. On veut limiter les coûts qui seront partagés à ceux qui sont prévus au paragraphe 6° de l'article 21.1.

(Consultation)

M. Ménard: D'ailleurs, je crois que... Oui, on me rappelle — j'imagine que vous le savez aussi — que c'est un terme qui est utilisé dans le Code civil du Québec. Mais je pense que même quelqu'un qui fait un mandat à titre gratuit, dans le Code civil, a droit au remboursement de ses dépenses. Mais il n'a pas droit... Mais il doit le faire... Même si c'est à titre gratuit. Et je crois, de mémoire, que c'est comme ça que le Code civil est écrit. Mais, là-dessus, je me fie aux légistes qui l'ont proposé. Mais, de toute façon, les seuls coûts auxquels vous pouvez penser sont prévus au paragraphe 6° de l'article 21.1.

M. Bergman: Il me semble qu'en lisant l'article vous insistez sur les mots «à titre gratuit» dans le premier paragraphe et dans le dernier paragraphe. Alors, vous donnez un sens explicite à ces mots et il me semble que...

M. Ménard: Certainement. C'est notre désir que ceux qui recevront ce mandat ne fasse aucun profit. Le profit qu'ils en retireront, ce sont les économies qu'ils feront. Mais c'est sûr qu'on va devoir redistribuer les factures des biens et des services qui sont visés au mandat.

M. Bergman: Pourquoi est-ce qu'on ne le dit pas dans l'article pour être plus clair?

M. Ménard: Mais on le dit. C'est pour ça qu'on le dit au paragraphe 6°.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que...

M. Ménard: On préfère dire: C'est à titre gratuit, sauf ce qui est payé à l'article 6°, que faire le contraire, dire: C'est rémunéré, sauf que vous n'aurez pas le droit de faire de profit. Parce que, de toute façon, on est en présence d'organisations qui n'ont pas le droit de faire de profit. Ce sont des agences à but non lucratif. Mais je pense que la technique de dire: C'est à titre gratuit, sauf ce qui est prévu au paragraphe 6°, est meilleure que le contraire. Je pense que, si vous y pensez bien, vous allez arriver probablement à la même conclusion que moi. C'est ça qu'on m'a suggéré, puis je trouve que c'est mieux comme ça.

Le Président (M. Lachance): Oui. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires ou observations sur l'article 21.1 introduit par l'article 1 du projet de loi?

M. Ménard: Je comprends que non.

Mme Frulla: Bon. C'est ça. Je veux juste savoir... Vas-y.

M. Bergman: Vos commentaires sur la TPS et la TVQ, est-ce que c'est une opinion ou... Dans les commentaires de vos... le cahier du ministre, vous avez un paragraphe disant qu'il n'y aurait pas de TPS ou de TVQ.

M. Ménard: Où ça? Est-ce que vous pourriez m'indiquer...

M. Bergman: Est-ce que c'est une opinion que vous donnez ou est-ce qu'on est certain qu'il y a une opinion qui a été rendue par le ministre des Finances qu'il n'y a pas de TPS et de TVQ dans ces situations?

Le Président (M. Lachance): M. le député de D'Arcy-McGee, vous faites référence à un document d'accompagnement que le ministre a mis à votre disposition?

M. Ménard: C'est ça. Est-ce que vous l'avez, vous aussi, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Oui, je l'ai. Mais c'est parce que, pour les gens qui vont suivre nos propos à travers le *Journal des débats*, il y aurait peut-être des petites difficultés à nous suivre. Alors, ce sont des commentaires du ministre.

M. Ménard: Bien. Nous signalions que l'Agence est exonérée de paiement de la TPS et de la TVQ selon sa loi constitutive.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

Mme Frulla: Il y a juste une chose, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys.

Mme Frulla: Juste pour terminer. C'est parce qu'on a reçu ça ce matin. Le 12 février 1997, il y a eu une résolution: dossier de l'acquisition d'équipement de vente et de perception à titre de transport public de — vous devez l'avoir vue — la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. C'est tout simplement une résolution que le conseil d'administration a prise face... et qui demande... Ah! vous ne l'avez pas vue?

M. Ménard: Non, je ne l'ai pas vue.

Mme Frulla: Bien, je vais juste vous la passer. Bon. Ils disent, évidemment, que, attendu que les enjeux relatifs à un choix d'un système de vente — ils ont beaucoup travaillé là-dessus — c'est auprès de la STCUM que se sont réalisées la grande majorité des transactions dans la région de Montréal... J'en passe, là. Donc, ils font état de tout leur travail au niveau du dossier, et puis tout ça, parce qu'on dit que c'est la STCUM vraiment qui est, et de loin, la plus avancée dans ce domaine, pour toutes sortes de raisons. D'abord, elle est bien plus grosse.

Il est résolu, en réponse et à titre d'alternative à l'invitation de l'Agence métropolitaine de transport, de lui formuler l'offre de se joindre à la démarche entreprise par la STCUM en vue de la définition et de l'acquisition d'un système de vente et de perception de type de transport public et d'inviter, de la même façon, les autres autorités organisatrices de transport en commun de la région de Montréal à se joindre également à cette démarche de la STCUM.

Autrement dit, ce que ça dit, c'est que la STCUM demande à l'Agence métropolitaine de transport de se joindre à elle et, ensuite, de convaincre les autres agences de transport. C'est un peu ce que le projet de loi fait, excepté que, à l'inverse, où la STCUM dit, à cause de tout le travail qui a été fait: On «peut-u» avoir le leadership dans ce dossier-là et que l'Agence considère qu'on a le leadership, d'une part, mais qu'elle se joigne à nous — pas qu'elle se mette au-dessus de nous, qu'elle se joigne à nous — et nous aide aussi, d'une certaine façon, à regrouper l'ensemble des AOT... Bon.

Alors, là, je sais que le ministre a eu une rencontre avec la Société de transport, la STCUM, hier. J'imagine que ça a dû être discuté, ça, là. Ça a été quoi, finalement, le fruit de vos discussions? Puis est-ce que la STCUM embarque d'emblée avec le projet de loi, qui fait un peu l'inverse, qui finalement donne le mandat à l'Agence métropolitaine de transport, puis que c'est elle qui a le leadership et non plus la STCUM là-dedans? La STCUM devient le collaborateur, si on veut, spécifique.

(Consultation)

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

M. Ménard: Est-ce que la résolution dont vous parlez est du mois de février? C'est ça?

Mme Frulla: Pardon?

M. Ménard: La résolution dont vous parlez...

Mme Frulla: Vous l'avez, là. Je vous la passe.

M. Ménard: Oui, si elle est du 12 février...

Mme Frulla: Oui, oui. Elle est du 12 février.

M. Ménard: Depuis ce temps-là, le dossier a beaucoup évolué, et actuellement la STCUM a communiqué à mes collaborateurs son accord avec le projet de loi tel que nous l'avons amendé.

Mme Frulla: Alors, la STCUM, ils sont d'accord avec tout l'ensemble du projet de loi, évidemment d'accord avec le décret, c'est-à-dire adopté par décret. Ça, je sais que c'était une de leurs recommandations.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Marguerite-Bourgeoys, afin de faciliter notre travail, est-ce qu'on peut déposer le document?

Mme Frulla: Oui, oui. Absolument.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Déposé.
● (11 h 50) ●

Mme Frulla: Et est-ce que, alors, ça rend désuète cette résolution, finalement? J'imagine.

M. Ménard: J'espère. Mais, de toute façon, c'est certain que, sur le plan juridique, je crois qu'il est préférable de procéder comme nous procédons. J'avais invité l'Agence métropolitaine de transport à se joindre à elle alors que ce n'était pas si sûr que c'était dans les pouvoirs de l'Agence métropolitaine de transport. Alors, là, maintenant, ça va être clair avec ces amendements-là que l'Agence métropolitaine de transport a le pouvoir de recevoir pareil mandat. Ensuite, je pense bien que tout le monde va reconnaître que c'est préférable que les autres autorités organisatrices de transport partout autour de la métropole, c'est plus logique qu'elles donnent un mandat à l'Agence métropolitaine de transport de mandater quelqu'un plutôt que de donner un mandat directement à une autre société de transport. Parce que, là, il pourrait s'établir une rivalité entre deux technologies, et ça, c'est la pire chose qui peut arriver à l'ensemble du système.

Mme Frulla: La seule chose, pour terminer. Est-ce que Laval et les autres, de la Rive-Sud, et tout ça, sont toutes d'accord avec le projet de loi tel que proposé?

M. Ménard: On a été en communication avec la STCUM, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, la Société de transport de Laval et l'association des CIT, qui sont les conseils intermunicipaux de

transport, qui sont les autres AOT. Après ça, on va tous entrer, comme je l'ai proposé, dans la SUAA, la Société universelle pour l'abolition des anachronismes et autres abréviations.

Une voix: On est bien partis.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 21... M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Est-ce que la commission de développement du transport de Montréal va pouvoir suggérer le regroupement de ces choses-là? La simplification?

Mme Frulla: Absolument. C'est dans son mandat. On ne sera peut-être pas vivants pour le voir, mais c'est dans son mandat.

M. Gagnon: C'est relié avec l'autre commission parlementaire.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 21.1, introduit par l'article 1, est adopté?

Mme Frulla: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 21.2.

Mme Frulla: Ça paraît que le député de Saguenay n'est pas de la rive sud.

Le Président (M. Lachance): Je pense qu'il y a un amendement.

M. Ménard: Oui, il y a un amendement.

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

M. Ménard: Alors, je propose un amendement afin de remplacer, dans les première et deuxième lignes de l'article 21.2, les mots «décréter que les autorités organisatrices de transport qu'il désigne» par les mots «, après consultation avec les autorités organisatrices de transport concernées, décréter que celles qu'il désigne».

Ce qui ferait que l'article modifié se lirait maintenant ainsi: «Le gouvernement peut, après consultation des autorités organisatrices de transport concernées, décréter que celles qu'il désigne sont réputées, à compter de la date qu'il indique, avoir mandaté l'Agence selon l'article 21.1. Dans un tel cas, le décret précise le contenu du mandat et, à compter de la date de son adoption, les autorités organisatrices de transport en commun désignées ne peuvent accomplir les actes qui y sont visés tant qu'a effet le décret.»

Mme Frulla: Ce qu'on comprend bien, c'est que, au lieu d'arriver puis d'imposer, puis tout ça, selon

la volonté initiale de la loi, on va commencer à jaser. C'est ça? On va consulter, puis tout ça, puis on ira pas...

M. Ménard: De toute façon, c'est une mesure de dernier recours qui aide les ententes.

Mme Frulla: Quoi? La consultation, il me semble que ce n'est pas une mesure de dernier recours. Il me semble que c'est la mesure de base. Surtout que c'est les AOT qui ont l'argent, et l'AMT, ce n'est pas elle qui en a.

M. Ménard: La mesure qui est proposée ici, à 21.2, c'est une mesure de dernier recours. C'est pourquoi nous acceptons même d'en retarder la mise en vigueur.

Mme Frulla: D'accord. Oui. Ça va. Ça fait partie de la demande.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres observations sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Frulla: Adopté.

M. Gagnon: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 21.2, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Frulla: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 21.3. M. le ministre.

M. Ménard: L'article 21.3 vise justement à s'assurer que le transport en commun ne puisse être paralysé par un conflit de travail qui aurait lieu chez un tiers exerçant des tâches stratégiques au regard des systèmes de vente et de perception. Ce serait le cas, si, disons, on choisissait un partenaire privé pour gérer le système de perception des titres et des recettes et qu'il y avait une grève. Alors, la Commission des services essentiels pourra déterminer si ce service est essentiel et ce qui doit être maintenu, quand, pendant combien de temps, alors qu'elle ne pourrait pas le faire s'il n'y avait pas un pareil amendement.

Mme Frulla: Elle le traite finalement... Ils seront traités comme l'ensemble de l'évaluation des services essentiels municipaux par la Commission.

M. Ménard: Exactement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 21.3 est adopté?

Mme Frulla: Absolument.

Le Président (M. Lachance): L'article 21.3, introduit par l'article 1 du projet de loi, est adopté.

Mme Frulla: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 du projet de loi n° 148 est adopté tel qu'amendé?

Des voix: Adopté.

Inspection

Le Président (M. Lachance): L'article 2 du projet de loi. M. le ministre.

M. Ménard: L'article 2 nous a été suggéré par, je pense, le ministère de la Justice. Je pense que c'est celui qui permet... Non, c'est nous. Mais, de toute façon...

(Consultation)

M. Ménard: L'article 2 nous permet en fait d'autoriser généralement ou spécialement toute personne plutôt que de nommer des personnes à être inspecteurs. Cela nous permettra donc...

Mme Frulla: Ça veut dire quoi, ça, dans la vraie vie?

M. Ménard: Ça veut dire qu'on n'est pas obligé d'employer quelqu'un comme inspecteur. Ça veut dire qu'on peut se servir d'autres personnes que de nos employés comme inspecteurs.

Mme Frulla: Donc, on peut aller dans le privé.

M. Ménard: Alors, je pense qu'on pourrait se servir d'employés d'une agence, d'une autre administration organisatrice de transport, comme, aussi, on pourrait donner ça à contrat.

Mme Frulla: Vous pouvez aller dans le privé aussi.

M. Ménard: Oui, on pourrait aller dans le privé, mais on pourrait aussi donner à des autorités, tandis que, si on les nomme, il faut que ce soient de nos fonctionnaires.

M. Deslières: Est-ce que ça se fait présentement pour les agences déjà en place?

M. Ménard: Oui.

Mme Frulla: Ah! C'est une mesure qui existe déjà.

(Consultation)

Mme Frulla: Là, ça se fait déjà en place. Ça peut être les inspecteurs des autres sociétés de transport, ce

n'est pas nécessairement des inspecteurs du ministère d'État à la Métropole...

M. Ménard: Ça peut être ceux-là, comme on peut engager une entreprise privée.

Mme Frulla: ...ou ça peut être comme des inspecteurs, comme l'entreprise privée, pour voir à la vérification, pour voir si tout s'applique. C'est ça, j'ai bien compris?

M. Deslières: Mais on m'a répondu que ça existait déjà.

M. Ménard: Oui.

M. Gagnon: Donc, on vient corriger. Ça permet la sous-traitance.

M. Ménard: C'est ça, on vient donner plus de sécurité juridique, c'est ça.

Mme Frulla: Oui, c'est ça. Ça permet la sous-traitance effectivement.

M. Deslières: C'est ça. Un cadre juridique.

M. Ménard: Si quelqu'un se fait prendre par un inspecteur, qu'il ne vienne pas nous dire: Oui, mais c'était...

M. Deslières: Ce n'est pas dans la loi.

M. Ménard: Il n'avait pas été nommé par le ministère de la Métropole, alors, à l'avenir...

M. Gagnon: C'est une nomination...

M. Ménard: C'est vrai qu'il n'aura pas été nommé, mais ils vont tous être autorisés généralement ou spécialement.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce que l'article 2 est adopté?

● (12 heures) ●

Mme Frulla: Adopté.

Dispositions pénales

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 3, M. le ministre.

M. Ménard: Bon. Alors, l'article 3 permet à l'Agence elle-même d'intenter des poursuites pénales pour la sanction d'une infraction. Avant, c'était un pouvoir qui n'était pas prévu. Donc, il fallait toujours passer par le ministère de la Justice. On croit que c'est plus efficace si l'inspecteur qui donne la contravention peut directement porter une accusation. On va avoir moins d'administration.

D'ailleurs, c'est commun dans beaucoup d'autres situations semblables. Elle s'inspire, d'ailleurs, cette disposition, de l'article 306.51 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, et même de la loi sur la STCUM.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Oui, M. le Président, dans le même sens. Là, on parle de poursuite pénale. Tout à l'heure, dans votre préambule, vous avez parlé de fraude. Est-ce qu'on a des statistiques concernant les montants des fraudes au cours des dernières années? Au niveau du territoire ou particulièrement à Montréal, supposons.

M. Ménard: Je suis sûr qu'on va m'en donner. Mais, en attendant qu'on me les donne, je peux vous avertir tout de suite...

M. Deslières: En termes de grandeur de montants.

M. Ménard: C'est à peu près aussi difficile d'évaluer ça qu'évaluer tout commerce illicite, n'est-ce pas.

M. Deslières: Non, mais je comprends votre difficulté. Mais, malgré votre difficulté, est-ce qu'on a des chiffres?

M. Ménard: En principe, les fraudeurs ne se livrent pas.

M. Deslières: Non, mais il faudrait avoir des évaluations. Est-ce qu'on a eu des évaluations?

M. Ménard: Alors, il faudrait avoir des moyens de compter tous ceux qui utilisent le système puis tous ceux qui ont payé. Puis je pense que nos systèmes maintenant — quand même, on n'a pas la carte à puce — ne sont pas encore raffinés à ce point-là. Je ne pense pas qu'on puisse compter les jeunes qui sautent par dessus les guichets de métro...

M. Deslières: C'est particulièrement ces choses-là.

M. Ménard: ...ou encore... Ce qu'on peut peut-être évaluer, j'imagine, ce sont les faux billets qu'on retrouve une fois de temps en temps dans le système.

(Consultation)

M. Ménard: On me dit que, normalement, les sociétés n'ont pas tendance à les diffuser, pour ne pas montrer qu'elles ne seraient pas des bonnes gestionnaires.

M. Deslières: Non, c'est bien sûr, parce que, à chaque fois qu'on installe un nouveau système, il est supposé être meilleur que l'autre. Mais, par contre, on n'a jamais les statistiques nous prouvant leurs dires. Ça fait que

ça me laisse songeur un petit peu, ces choses-là. Non, mais est-ce que c'est important? C'est ça, le sens de ma question. Est-ce que c'est important puis est-ce que vraiment, avec ce système-là, cette fois-ci, on ne nous compte pas des Bonshommes Sept Heures puis que, vraiment, on va mettre... circonscrire un problème, on va corriger une situation? Si on me parle de 100 000 \$, ça va. C'est toujours 100 000 \$. Mais, si on me parle de plusieurs millions de dollars pour les 21 agences — on me parle de 21 agences — est-ce que vraiment, cette fois-ci, on a une partie de la solution? C'est ça, le sens de ma question.

M. Ménard: Mais il y a des gens qui ont avancé entre 5 % et 10 %...

M. Deslières: Cinq à 10 % de...

M. Ménard: ...c'est exagéré. Ça serait énorme. Mais aussi, il y a des choses qu'on peut faire et des choses qu'on ne peut pas faire. Mais je peux vous dire que c'est assez important pour que toutes les administrations qui organisent du transport qui ont voulu installer des systèmes de cartes à puce estiment que ça couvrirait amplement leurs frais. Toutes celles qui ont entrepris ces démarches-là ont donné comme argument que ça rendrait la fraude plus difficile. Je crois aussi qu'elles se basent sur des expériences ailleurs dans le monde, parce que je ne crois pas que nous soyons les premiers dans le monde à instaurer un système comme celui-là. Maintenant, ça peut se compléter. Les gens qui sautent par dessus les tourniquets, bien... Je ne sais pas si vous êtes allé à Paris, mais vous allez vous apercevoir que c'est difficile de sauter par dessus, parce que... mais c'est aussi compliqué.

M. Deslières: Ça dépend de la forme des gens.

M. Ménard: Oui. Alors...

Mme Frulla: Mais ce que ça fait, l'avantage de ça... Il y a des fraudes, là, mais aussi, quand on n'a pas les chiffres, les vrais chiffres, on ne peut pas arriver puis dire: Ils vont bénéficier à cause des fraudes. Honnêtement, ça, c'est un peu empirique. Je suis d'accord avec mon collègue. La seule chose que ça fait, par exemple, c'est que ça instaure justement un système intégré sur l'ensemble du territoire. Donc, tout le monde a le même tarif, le même prix, le même... Finalement, il n'y a pas de variantes. En tout cas, à moins que j'aie tort, là. Mais il n'y a pas de variantes importantes, par exemple, à Montréal, Laval, la Rive-Sud.

M. Ménard: Mais ça, ça dépend, ça permet tout.

Mme Frulla: Ça dépend au niveau de la distance, c'est sûr.

M. Ménard: Mais ça va être mieux pour le consommateur puis ça va être plus simple pour les marchands.

Ça veut dire que quelqu'un de Laval va pouvoir acheter à Laval ses titres de transport, s'il en a besoin de plusieurs, mais ça va être sur la même carte. Il va pouvoir acheter sa carte, et sa carte va lui donner accès au réseau de Laval et au réseau de Montréal, si telle est la décision que prennent les autorités organisatrices de transport. Vous espérez, comme moi, qu'à un moment donné ça soit un tarif unique.

Mme Frulla: Oui.

M. Ménard: Mais ça, on verra. Parce que les municipalités nous disent aussi que les gens devraient payer en fonction du kilomètre qu'ils utilisent.

Mme Frulla: Bien, un peu comme ça se fait à Paris.

M. Ménard: Puis l'autre avantage, c'est qu'on va pouvoir avoir des cartes multimoyens de transport. La personne, ne sachant pas quel moyen de transport elle va utiliser, va acheter, je ne sais pas, une carte de 20 \$, 10 \$ ou peut-être même de 50 \$ et elle va se promener sur l'ensemble du réseau. Et on va pouvoir redistribuer à chaque autorité organisatrice de transport la part qui lui revient sur les passages qu'elle aura enregistrés. Ça, je suis convaincu que c'est un très gros avantage, notamment lorsqu'on pourra le donner à des étrangers, des gens qui vont être ici pour... ou des gens aussi qui veulent l'acheter en prévoyant qu'ils vont partir en vacances trois semaines. Ça ne vaut pas la peine d'acheter leur carte pour le mois. Donc, ils vont s'acheter une carte comme celle-là puis ils vont l'utiliser pendant une semaine.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Oui. Vous m'avez répondu que, bien sûr, on introduit des pouvoirs à l'Agence. Mais, avant, il y avait seulement la Société de transport de la Communauté qui avait le pouvoir d'intenter? C'est ce que vous m'avez répondu ou... «C'est-u» la Société qui avait...

M. Ménard: Oui. La Société de transport avait ces pouvoirs-là. Les sociétés de transport avaient toutes ces pouvoirs-là. Puis l'Agence métropolitaine de transport, qui, elle, opère les trains de banlieue et qui donc a besoin d'inspecteurs comme les autres sociétés, n'avait pas ces pouvoirs.

M. Deslières: Est-ce qu'on connaît le nombre de poursuites pénales qu'ils ont intentées au cours des dernières années?

M. Ménard: On pourrait le connaître. Je sais qu'il y en avait.

(Consultation)

M. Ménard: Ça a été 1 000 la première année.

M. Deslières: Ça a été quoi?

M. Ménard: Mille.

M. Deslières: Mille?

M. Ménard: Mille constats d'infraction.

M. Deslières: Pour quelle année?

M. Ménard: Pour la première année d'opération des trains de banlieue.

M. Deslières: Pour les trains de banlieue.

M. Ménard: Par l'Agence métropolitaine de transport.

M. Deslières: Est-ce qu'on a d'autres statistiques? Est-ce qu'on a d'autres chiffres concernant ces poursuites? Parce qu'on introduit dans nos lois toutes sortes de mécanismes, toutes sortes de choses, puis, à un moment donné... jamais appliquées. Il y a eu trop de troubles. Les gens disent que ça ne vaut pas la peine.

Le Président (M. Lachance): Vous êtes curieux, M. le député.

M. Deslières: Je fais mon travail, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): C'est très bien.

M. Gagnon: C'est un examen attentif.

Mme Frulla: C'est parce que les projets de loi, bien souvent...

M. Deslières: Est-ce qu'on m'a répondu?

M. Ménard: À la dernière question, c'est peut-être parce qu'on me soufflait des réponses dans les oreilles. C'était quoi?

M. Deslières: Je disais: est-ce qu'on a les statistiques des différentes sociétés? On parle des trois sociétés. Est-ce qu'on les a, les statistiques? Ça, s'ils sont produits, on doit avoir des chiffres sur ça.

M. Ménard: Les seules que nous avons, c'est sur l'Agence métropolitaine parce que c'est celle qui relève de mon ministère.

M. Deslières: Oui. D'accord.

M. Ménard: Mais j'imagine que c'est disponible.

M. Deslières: Parce que, il faut le constater, on introduit des mécanismes dans nos lois, des pénalités, mais il faut voir comment ça marche sur le terrain. Les gens nous disent carrément: Ça ne vaut pas la peine, on ne le fait pas, trop de trouble, c'est trop compliqué. Alors, c'est quoi exactement? On «veut-u» corriger la situation? On «a-tu» vraiment le bon moyen, le bon mécanisme, ou si c'est du «rubber stamp» par dessus ça, dire: Bon, bien, dans notre loi on va avoir ça?

M. Ménard: C'est une bonne préoccupation que vous avez. Je peux vous dire que, d'après les consultations qu'on a, ça va nécessairement être installé de façon progressive. Je vous donne un exemple. Je pense qu'on va commencer par le métro. Pourquoi? Parce que, au métro, vous pouvez avoir plusieurs guichets. Vous pouvez avoir un passage pour les gens qui ont leur carte à puce puis vous pouvez avoir un passage pour les gens qui ne sont pas encore habitués à la carte à puce. Parce qu'il faut tenir compte de ça. Il y a des gens pour qui ça va prendre un certain temps avant de s'habituer, qui pourront, n'ayant pas de carte à puce, s'adresser à quelqu'un. Là, on va voir la fréquence d'utilisation. Parce que, nous, on prévoit que, pour ceux qui vont se procurer la carte à puce, ils vont trouver beaucoup d'avantages, le consommateur lui-même. Alors, on va voir l'acceptation rapide par le consommateur. Là, on va voir aussi si effectivement on a des progrès dans la perception. Et puis, ensuite, on va passer à un autre mode de transport quand les gens seront habitués. Parce que, dans un autobus, bien, là, il y a rien qu'un guichet. Ça, c'est assez évident. Et puis on va commencer probablement à la STCUM, dans les trois grandes, STRSM, puis la STL. Après ça, on l'étendra aux CIT.

M. Deslières: M. le Président, je m'excuse.

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Deslières: Je comprends que nous n'avons pas ces données-là au niveau de l'Agence...

M. Ménard: Maintenant, faites bien attention. Les poursuites, ça donne une idée uniquement de ceux qui sont attrapés.

M. Deslières: Oui, oui.

M. Ménard: Mais pas de ceux...

M. Deslières: J'avais une question précédente en disant: Quels sont les montants? On a dit: On ne le sait pas au niveau de l'Agence. Au niveau des poursuites, bien, on vient de donner le pouvoir, donc c'est ça. Sauf que est-ce qu'on peut s'engager à nous fournir ces informations-là au cours des prochains jours, des prochaines semaines, même si ça a l'air très secret, ces données-là? Est-ce qu'on peut, par l'Agence ou par le ministère...

M. Ménard: Je ne sais pas si on a ces pouvoirs-là parce que ça relève des sociétés de transport.

• (12 h 10) •

M. Deslières: Pardon?

M. Ménard: Ça relève des sociétés de transport. L'Agence, nous autres, on n'a pas d'objection à vous le donner. On l'a, ça. Ça relève de nous, ça, directement.

La Société de transport, c'est autonome, ça. Je ne sais pas si on peut les forcer à divulguer ça... quoique, par la loi d'accès à l'information, ce devrait être obligé.

Mme Frulla: À moins que ce soit par la loi d'accès. S'il n'y a pas de mesure d'exception à la loi d'accès, ils devraient être capables de nous le donner. Mais ce n'est pas le ministre de la Métropole qui est capable de forcer, non plus.

M. Ménard: Mais je ne crois pas que je puisse l'exiger des sociétés de transport.

Mme Frulla: Pas le ministre de la Métropole, ça, je suis sûre. Le ministre des Affaires municipales? Je ne sais pas.

(Consultation)

M. Ménard: Je ne peux pas vous garantir que je peux l'obtenir. Je ne crois pas que je puisse vous obtenir les chiffres des sociétés de transport.

M. Deslières: Si ce n'est par votre pouvoir, comment peut-on obtenir ces informations-là? Est-ce que le ministre...

M. Ménard: De façon générale, s'ils ne sont pas exclus de l'application de la loi d'accès à l'information...

Mme Frulla: Le ministre des Transports peut sûrement aussi.

M. Deslières: Est-ce que le ministre responsable de la région métropolitaine peut s'enquérir auprès de ses collègues pour que nous puissions obtenir ces informations?

M. Ménard: Oui.

M. Deslières: Est-ce qu'il peut, d'abord, sur le plan juridique?

M. Ménard: Je ne me souviens pas qu'on m'ait voté ces pouvoirs.

Le Président (M. Lachance): Alors, je comprends qu'on fera les vérifications nécessaires et que, s'il y a lieu, les informations pourront être transmises aux membres de la commission.

M. Ménard: Comme c'est bien résumé, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon. Très bien.

M. Deslières: D'une façon ou d'une autre, on va nous revenir.

Mme Frulla: C'est parce qu'il faut comprendre aussi que l'AMT était sous le ministère des Transports, donc c'était regroupé en même temps avec toute l'information. Là, en étant transféré au ministère d'État à la Métropole, elle est un peu éloignée, si on veut, de l'ensemble du reste des activités globales du transport au Québec. C'est un peu ahalant.

M. Deslières: D'accord.

Le Président (M. Lachance): Mais je pense que c'est très pertinent. Il y a une question de transparence dans tout ça.

Mme Frulla: Absolument.

Le Président (M. Lachance): C'est notre rôle comme parlementaires de pouvoir avoir ces informations. Est-ce que l'article 3 est adopté?
Adopté.

M. Ménard: L'article 3 couvre aussi que «toute cour municipale du territoire de l'Agence est compétence à l'égard de toute infraction». Je pense que c'est un article qui va de soi. Il y a 99.3 aussi. Et que «l'amende appartient à l'Agence lorsqu'elle a intenté la poursuite pénale». Ça, c'est habituel dans à peu près toutes les circonstances.

Mme Frulla: Ça, c'est en ce qui a trait aux affaires de l'Agence. C'est ça. Comme on parlait des trains, comme on parlait, là...

M. Ménard: Oui. Ça s'applique aux trains de banlieue.

Mme Frulla: Ça, c'est vraiment uniquement en ce qui a trait aux affaires de l'Agence.

M. Ménard: Oui.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Alors, 99.1, 99.2 et 99.3, c'est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 3 du projet de loi est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Et finalement on en arrive à l'article 4, et je pense qu'il y a un amendement, M. le ministre?

M. Ménard: C'est l'amendement que je vous avais annoncé, qui vise essentiellement à ce que la date d'entrée en vigueur de l'article 21.2, qui a été adopté, puisse être faite à une date différente du reste de la loi de façon à ce que nous ne présumions pas tout de suite qu'il n'y aura pas d'entente, parce que notre présomption, c'est qu'il y aura une entente. Mais, s'il n'y avait pas d'entente des 21 autorités organisatrices de transport mais qu'il y en avait sur, disons, 19 et qu'il en restait deux, alors nous ne pourrions pas appliquer l'article 21.2 tout de suite, nous allons devoir décréter qu'elle est mise en vigueur. Comme le disait un collaborateur: Soyons un peu humoristiques, l'épée de Damoclès ne sera pas suspendue par un fil, mais par deux.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Frulla: Mais il y a une chose, par exemple.

Le Président (M. Lachance): Oui, Mme la députée.

Mme Frulla: Sur l'article 3 qui va entrer en vigueur le 1er septembre 1997. Si tel est le cas, on me disait qu'il y avait 1 000 recours, pourquoi elle n'entre pas en vigueur immédiatement?

M. Ménard: Quel article?

Mme Frulla: L'article 3. Si on dit: Tout ça, excepté l'article 3 qui va entrer en vigueur en septembre 1997. Tout simplement une question de curiosité.

(Consultation)

M. Ménard: Ça nous prend ce temps-là pour s'arrimer avec les cours municipales. Nous allons, jusqu'à cette date-là, procéder comme nous procédons actuellement, par le ministère de la Justice. Mais c'est le temps de prendre les arrangements administratifs nécessaires à l'application de la loi.

Mme Frulla: Avec les cours.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 148, Loi modifiant la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 148, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, je tiens à remercier tous les membres de la commission pour leur excellente collaboration.

Une voix: Adopté.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement s'étant acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 16)