



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 31 mai 2001 — Vol. 37 N° 13**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 24 — Loi  
sur les sociétés de transport en commun (1)

**Président de l'Assemblée nationale:  
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](http://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 jeudi 31 mai 2001

## Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
M. Jean-Claude Gobé	3
M. David Payne	6
Auditions	6
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	6
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	16
Agence métropolitaine de transport (AMT)	24

## Autres intervenants

M. Gilles Labbé, président suppléant

Mme Line Beauchamp

- \* M. Jean-Jacques Beldié, ATUQ
- \* M. Claude Bonhomme, idem
- \* M. Jacques Fortin, idem
- \* M. Pierre Vandelac, idem
- \* M. Gaétan Turbide, idem
- \* M. Norbert Rodrigue, OPHQ
- \* M. Denis Boulanger, idem
- \* Mme Florence Junca-Adenot, AMT
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 31 mai 2001

Consultations particulières sur le projet de loi n° 24

*(Vingt heures deux minutes)*

**Le Président (M. Labbé):** Si vous voulez prendre place, s'il vous plaît. Merci.

Alors, sans plus tarder, je déclare la séance de la commission du transport et de l'environnement ouverte. Alors, sans plus tarder, je me permets de rappeler le mandat de la commission. Alors, le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun.

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

**La Secrétaire:** Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacements.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, aucun remplacement. Je vous remercie beaucoup.

Alors, sans plus tarder, je rappelle la lecture en fait de l'horaire de la journée — on va parler plutôt de la soirée, évidemment. Alors: 20 heures, les remarques préliminaires; 20 h 30, remarques préliminaires de l'opposition officielle; 21 heures, nous allons recevoir l'Association du transport urbain du Québec; 22 heures, l'Office des personnes handicapées du Québec; et 23 heures, l'Agence métropolitaine de transport; et on devrait normalement ajourner à 24 heures.

Alors, sans plus tarder, j'inviterais toutes les personnes qui ont des téléphones cellulaires à bien vouloir les mettre à... C'est ça, merci beaucoup. Alors, sans plus tarder, nous sommes déjà prêts pour les remarques préliminaires. Alors, j'inviterais donc M. le ministre, pour 20 minutes maximum, à nous faire des remarques préliminaires. M. le ministre.

**M. Gobé:** M. le Président, une petite seconde.

**Le Président (M. Labbé):** Oui.

**M. Gobé:** Sans vouloir retarder indûment les travaux, c'est parce que je vois qu'il y a des parlementaires qui ne sont pas arrivés de l'autre côté encore, là il y a juste l'opposition. Alors, peut-être serait-il intéressant...

**Le Président (M. Labbé):** Alors, le quorum est de quatre, alors nous avons le quorum, nous pouvons débiter. On me dit qu'ils s'en viennent, alors il y a pas de problème. Alors, merci.

**Une voix:** C'est l'opposition qui tient le fort.

**M. Chevette:** M. le Président, on va attendre. Pour leur plaisir, moi, j'ai rien que je peux pas... rien que je peux pas faire.

**Le Président (M. Labbé):** Pas de problème.

**M. Gobé:** Mais c'est pour les collègues. Peut-être les collègues sont intéressés à ce débat.

**Le Président (M. Labbé):** Oui, on m'a dit qu'ils s'en venaient. Alors, M. le ministre, on est d'accord pour patienter encore quelques minutes?

**M. Chevette:** Bien sûr.

**Le Président (M. Labbé):** On va attendre quelques minutes, merci, M. le ministre.

**M. Chevette:** Que la lumière soit et la lumière fut.

**Le Président (M. Labbé):** Oui, M. le ministre. Alors, ne rallumez pas vos petits cellulaires, s'il vous plaît. Ha, ha, ha!

*(Suspension de la séance à 20 h 4)*

*(Reprise à 20 h 12)*

**Le Président (M. Labbé):** Alors, si vous permettez, mesdames et messieurs, il nous manque seulement que deux commissaires, alors ils devraient arriver dans quelques minutes. Alors, sans plus tarder, nous allons débiter la commission des transports.

**Remarques préliminaires**

Alors, tel qu'entendu, M. le ministre, vous avez 30 minutes pour les remarques préliminaires.

**M. Guy Chevette**

**M. Chevette:** Merci, M. le Président. Tout d'abord, vous me permettez de souhaiter la plus cordiale des bienvenues à tous nos invités qui se présentent, un bon bloc... qui font bloc ensemble et que nous aurons le plaisir d'entendre dans quelques minutes. J'espère et je souhaite aussi que le dialogue qui est déjà amorcé avec l'ensemble des intervenants... Parce qu'on a eu la chance de travailler assez fort ensemble même depuis la présentation du projet de loi, parce qu'on a dû faire vite, vous vous rappellerez, pour déposer l'arrimage de la législation, mais aussi, et d'un commun accord, on a convenu de se parler jusqu'au moment où on pourrait déposer rationnellement des amendements qui collent à des réalités.

Ceci dit, c'est le 15 mai dernier... C'est le 15 mai dernier que j'ai déposé devant l'Assemblée nationale le projet de loi n° 24 qui est intitulé la Loi sur les sociétés de transport. Il est généralement d'usage qu'un tel projet de loi soit suivi de l'adoption du principe avant qu'on vienne en commission parlementaire. Mais toutefois la procédure prévoit également une étape facultative,

plutôt rare mais facultative, à laquelle nous n'avons recours que dans certaines situations particulières, notamment lorsqu'un projet de loi est de droit nouveau ou encore s'il vient modifier dans ses fondements un système déjà existant. Donc, l'Assemblée nationale peut alors choisir d'acheminer ce projet de loi là à la commission permanente afin qu'il fasse l'objet d'une consultation générale. À cette occasion, les personnes et les groupes concernés peuvent faire part de leurs commentaires et y aller de leurs suggestions au législateur. C'est précisément ce que le gouvernement a choisi de faire avec cette loi sur les sociétés de transport.

Nous sollicitons donc aujourd'hui votre avis au sujet des dispositions contenues dans le projet de loi n° 24. En tant que principaux acteurs du transport en commun au sein des différentes sociétés visées, c'est vous qui, à compter du 1er janvier 2002, aurez à administrer les nouvelles structures que nous proposons de créer. Pour ma part, à titre de ministre des Transports, et donc responsable de ce dossier, j'avais particulièrement à coeur de vous mettre dans le coup, comme on dit chez nous.

Comme vous le savez, l'entrée en vigueur de la présente phase de la réforme municipale prévue pour janvier prochain nécessite que nous revoiyons le cadre institutionnel et financier du transport en commun — on n'a pas le choix. Nous devons également nous assurer que les services offerts puissent continuer de fonctionner normalement dès cette date dans les territoires touchés. C'est ce qui nous amène donc à proposer un regroupement sous une seule et même loi: l'ensemble des dispositions législatives régissant les organismes publics de transport en commun desservant les territoires de cinq nouvelles villes créées en vertu de la réforme municipale, à savoir: Montréal, Longueuil, Québec, Lévis et Hull-Gatineau.

Nous profitons également de l'occasion de ce nécessaire changement législatif pour inclure les corporations intermunicipales de transport des régions de Trois-Rivières, Saguenay et de Sherbrooke. Bien que ses régions ne soient encore pas concernées par la réforme municipale, l'ensemble des corporations que l'on y trouve ont par le passé fait de nombreuses représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin que leurs lois constitutives soient modernisées et allégées. Cette intégration des dispositions touchant les divers organismes de transport est d'autant plus opportune que, hormis leurs présentes lois constitutives respectives, il existe peu de différences entre les modes de financement et de fonctionnement des sociétés et des corporations intermunicipales. En effet, ces deux entités sont considérées comme des organismes publics de transport en commun par opposition aux organismes municipaux ou intermunicipaux de transport, qu'on appelait les OMIT, qui sont de nature purement municipale.

Selon les dispositions contenues dans le projet de loi n° 24, les sociétés de transport demeureront des entités distinctes et conserveront en grande partie leur autonomie de gestion. Elles seront gérées par un conseil d'administration au sein duquel on trouvera notamment des représentants des usagers. Ces derniers auront aussi leur mot à dire dans la gestion de ce service public de première importance.

Les nouvelles sociétés créées en vertu de la Loi sur les sociétés de transports continueront d'assurer la mobilité des personnes et maintiendront leurs pouvoirs de planifier, d'organiser et d'exploiter les services de transport en commun sur leur territoire. C'est dire que le transport en commun ne deviendra pas qu'un simple service parmi ceux offerts par les nouvelles villes. Cela dit, les autorités municipales auront tout de même un certain droit de regard. Ainsi, les conseils d'administration des organismes publics de transport devront obtenir les approbations requises pour des questions majeures comme les immobilisations et le budget. Par ailleurs, les nouvelles sociétés de transport assureront la continuité légale des actuels organismes de transport. C'est ainsi que les employés continueront d'être couverts par les conventions collectives en vigueur présentement jusqu'au terme de celles-ci.

Notre première intention lors de l'élaboration de ce projet de loi a été de tenir compte de la nouvelle réalité issue de la réforme municipale. Nous avons aussi voulu faire en sorte que l'administration des organismes publics de transport en commun soit simplifiée et que les diverses procédures d'approbation soient allégées.

Ce projet de loi reflète aussi la volonté du gouvernement de faciliter la mise en place de solutions souples pouvant s'adapter aussi bien aux nouvelles villes qu'aux municipalités qui continueront à exister après le 1er janvier 2002.

Sans compter que, étant donné le grand nombre des lois régissant actuellement le transport en commun, il était plus que temps de simplifier l'actuel cadre législatif et d'uniformiser les règles communes aux sociétés de transport. C'est d'ailleurs ce qui nous permettra de régir, grâce à une seule loi, les cinq sociétés de transport en commun — STC, là — et les quatre corporations intermunicipales de transport, qu'on appelle les CIT.

Par ailleurs, ce projet de loi aura peu d'impacts financiers supplémentaires pour le gouvernement. Ainsi, le programme d'aide gouvernementale au transport en commun continuera de s'appliquer avec les adaptations nécessaires aux nouveaux organismes publics de transport.

Tout en ajustant les territoires desservis par les organismes de transport au découpage des nouvelles villes, le projet de loi n° 24 aura également pour effet d'harmoniser la perception des sources régionales de financement sur la base des territoires des communautés métropolitaines. Aussi, il est important de mentionner que les contrats passés entre une entreprise privée et une municipalité pour un service de transport public seront protégés avec ce projet de loi.

En ce qui regarde la région de Montréal, eh bien, le territoire desservi par l'Agence métropolitaine de transport sera ajusté de manière à correspondre à celui de la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal. Le projet de loi comporte d'ailleurs des sections distinctes qui tiennent compte des particularités propres à chacune des sociétés, entre autres en ce qui a trait à l'exploitation du métro et trains de banlieue de la région de Montréal, ça sera pris en compte bien sûr.

● (20 h 20) ●

Les responsabilités de l'AMT ainsi que celles de la Communauté métropolitaine de Montréal pourront

éventuellement être ajustées en fonction du nouveau cadre financier du transport en commun à être élaboré d'ici le 15 novembre 2001. De même, les couronnes nord et sud de Montréal possèdent leur propre organisme de transport, soit les conseils intermunicipaux de transport, qui sont au nombre de 14. Ces conseils formés en vertu d'une entente entre les municipalités qui les composent ont une législation particulière qui leur est applicable, soit la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal.

Des ajustements pourraient être également requis à cette loi, car, d'une part, les CIT ont souligné au ministère leur intention de se regrouper. D'autre part, les territoires des municipalités concernés par cette loi devront être mis à jour à la lumière des nouvelles législations. Pour ce qui est de la capitale nationale, eh bien, l'impact du projet de loi sur la capitale nationale devrait être mitigé. En effet, la Loi sur les sociétés de transport tente dans la mesure du possible de minimiser les répercussions de la réforme municipale sur le transport en commun et d'assurer la continuité des services au 1er janvier 2002.

En effet, la Société de transport de Québec succédera aux droits et obligations de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec. Il en va de même pour la Corporation de transport de la Rive-Sud de Québec qui deviendra la Société de transport de Lévis.

Les sections distinctes de la loi seront également prévues pour régler les particularités présentes dans la capitale nationale. Le projet de loi a été élaboré avec le plus grand soin de manière à assurer une réelle continuité entre les structures actuelles des organismes de transport et les nouvelles sociétés que nous désirons mettre en place. Toutefois, comme les dispositions couvrent un ensemble de détails techniques et juridiques, nous souhaitons que vous nous fassiez profiter de tous vos conseils avisés. Comme je ne doute aucunement que vous avez, tout comme nous, le souci d'assurer la pérennité des services auprès... après le 1er janvier 2002, je suis d'emblée convaincu que vous aborderez cette consultation en ayant en tête l'intérêt public.

Et, avant de conclure, et peut-être laisser la chance à mes collègues de s'exprimer sur le sujet, je voudrais d'entrée de jeu vous dire dans quel esprit qu'on a abordé cela. Tout d'abord, je voudrais remercier les trois présidents des sociétés, des communautés ou des sociétés de transport de Laval, de Montréal et de Québec, qui étaient les plus complexes, au départ, puis j'ai rencontré avec les trois D.G., il y a quand même de cela un bon trois semaines, un mois, et on a voulu tout simplement donner l'esprit dans lequel on voulait travailler, et ayant parlé avec mes procureurs qui ont travaillé très longuement sur le dossier depuis un bon mois, ont travaillé, ont même pris les bouchées doubles et triples. Les rapports qui me sont donnés jusqu'à date m'indiquent qu'il y a moyen d'avoir une législation passablement serrée mais bien adaptée au besoin de continuité que l'on recherche de part et d'autre.

Et ça, c'est tout à l'honneur des sociétés, d'avoir accepté de collaborer, de donner leur point de vue, ce qui nous a permis, je crois, vous le verrez vous autres mêmes le jour où on déposera la série d'amendements.

Je tiens à m'excuser, mais ce n'est pas un signe d'intelligence que d'arriver avec une foule d'amendements un moment donné, d'autant plus que, je le répète, on a dû aller relativement rapidement. Et, vous le savez, vous autres mêmes, fallait attendre la votation de la législation d'abord municipale pour ensuite, pour ensuite se mettre à l'oeuvre pour faire une adaptation des structures définitivement adoptées.

Ça peut sembler difficile à comprendre pour certains, mais c'est relativement simple pour ceux qui prennent le temps intelligemment, 30 secondes, d'y penser. Parce que c'est pas compliqué de dire qu'il faut en faire une adaptation législative en fonction des nouvelles structures. Fallait donc voir les nouvelles structures définitivement avant de s'enligner sur une adaptation de structure pour le transport en commun. Je pense pas qu'il y ait de grandes découvertes de ce côté-là, là. A moins que le processus ou la méthodologie du travail intellectuel aient bien changé, il s'agit d'abord de constater les faits, de regarder où est-ce qu'on veut aller, puis par quel moyen on veut y aller. Et ceci nous a permis, et avec votre collaboration, ceci nous a permis d'y aller de façon rigoureuse et d'arriver, je pense, avec des amendements à notre projet de loi que nous avons déposé, puisque nous devions le faire en vertu de la date du 15 mai, la date butoir du 15 mai. On l'a fait et on sera heureux de déposer à l'Assemblée nationale... pas à l'Assemblée nationale mais en commission parlementaire, des amendements très concrets qui collent à des réalités que vous nous avez soulevées. Parce que retoucher à une loi aussi fondamentale, unifier cela, en faire une seule loi alors qu'on retrouvait ça dans des chartes de ville et... vous connaissez le juridique de ça beaucoup plus que moi, mais je vous dirai que...

Je voudrais d'entrée de jeu remercier nos collaborateurs, nos juristes qui ont travaillé très, très fort pour en arriver à un produit qui, je l'espère, sera adopté unanimement à l'Assemblée nationale, parce qu'il y va de l'intérêt collectif, il y va de l'intérêt des citoyens. On a besoin de cette législation pour en arriver, dès le début de l'automne, vous le savez très bien, à fixer des budgets, à fixer des tarifs. Et je suppose que le gouvernement prendra ses responsabilités advenant qu'il y ait de l'obstruction systématique. Mais j'ose espérer que l'intérêt public primera et qu'on pourra arriver avec une législation qui correspond à ce que vous nous direz d'ailleurs dans vos exposés tantôt. Et je voudrais, M. le Président, m'arrêter là et me dire que... étant donné qu'on a commencé avec quelques minutes de retard, on pourrait partager le temps en 50-50 sur le... pour ne mettre les visiteurs en retard dans leur témoignage.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le ministre. De toute façon, il restait que 5 minutes. Alors, sans plus tarder, je vais céder maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport métropolitain, le député de LaFontaine. M. le député.

**M. Jean-Claude Gobé**

**M. Gobé:** Alors, merci, M. le Président. Mesdames, messieurs, il me fait, moi aussi, plaisir de

vous accueillir ici, à cette commission. Et, au nom de mes collègues de l'Assemblée nationale, du Parti libéral, bien sûr, je vous souhaite une bienvenue. Et, tout au long de la soirée, nous aurons certainement l'occasion de dialoguer ensemble, de discuter, et je souhaite que ces échanges soient les plus ouverts possible, les plus fructueux possible. Et d'entrée de jeu j'aimerais vous dire que vous êtes ici dans un endroit qui est fait pour le dialogue, pas fait pour la langue de bois et pas fait pour le dialogue de sourds. Le dialogue dans toutes ses formes, ce qui veut dire que ce que vous allez nous dire devrait être pris en compte et devrait être intégré bien sûr si... le cas échéant dans le projet de loi.

D'autant plus qu'on se rend compte que c'est un projet de loi extrêmement important. Ça change le cadre dans lequel vous êtes habitués à travailler, certains depuis très, très longtemps. Et certainement que, comme tout projet de loi, il doit réserver des zones grises ou des zones avec lesquelles, si on n'y prend garde, vous risquez de vous retrouver dans des difficultés qui pourraient compromettre la gestion ou l'administration de votre organisme, de votre organisation, mais aussi compromettre votre mission, peut-être compromettre votre mission de transporteur public.

Car, en effet, c'est quoi, votre mission principale? C'est le transport en commun, c'est le transport public. Et on sait que vous êtes dans un secteur qui est extrêmement sensible et fragile, on sait que le cadre dans lequel vous devez fonctionner, le cadre financier pour commencer, est extrêmement serré, les coûts pour vous augmentent, la clientèle a une tendance à vouloir utiliser de plus en plus l'automobile, hein, c'est une tendance nord-américaine.

Si on fait abstraction... Vous m'excuserez, mais j'ai une légère toux que j'ai ramassée dans une tournée au Saguenay et depuis ce temps-là, je la perds pas, j'espère que c'est pas trop grave. Alors, je vous demanderais de me pardonner si je tousse à l'occasion.

Alors donc, je disais que c'est une tendance même internationale, mondiale, hein, cette tendance des gens à vouloir utiliser l'automobile. Et, si on fait abstraction ici, au Québec, de l'achalandage supplémentaire, qui est dû à l'arrivée tardive mais quand même arrivée maintenant de certaines lignes de trains de banlieue, on peut penser que la part de l'automobile a augmenté, du transport automobile, dans la région de Montréal depuis une vingtaine d'années, comparativement au nombre total de déplacements.

● (20 h 30) ●

Alors, ce qu'on doit faire, ce doit être pour vous quelque chose de positif, quelque chose qui vous permette de relever ce défi, de faire en sorte d'attirer toujours de plus en plus de clientèle, de plus en plus de gens pour éviter qu'ils prennent leur automobile, pour faire en sorte qu'ils délaissent ce moyen autant que possible de déplacement pour aller dans le transport en commun, pour des raisons environnementales, hein — il y a le Protocole de Kyoto — pour aussi des raisons économiques et parce qu'on ne pourra pas éternellement faire des ponts, faire des routes dans la grande région de Montréal comme... On sait que le ministre a mis une commission pour faire faire des ponts. Mais je crois que... comme un grand nombre d'intervenants dans la région de Montréal, nous croyons, ici, au Parti libéral,

que la première solution au problème que nous avons actuellement ne passe pas forcément par le béton mais passe plutôt par le pneu et par les services en transport en commun, par les autobus, par les transports... le train léger, et il faut être assurés, nous assurer aujourd'hui que ce projet de loi, somme toute nécessaire quand on tient compte de ce qui s'est produit avec les fusions municipales, eh bien, que ce projet de loi là aille dans le sens qui est celui que vous demandez.

M. le ministre nous a déjà annoncé qu'il avait un certain nombre d'amendements. Alors, il dit: Ce n'est pas inintelligent d'amener des amendements. C'est évident. Il n'est jamais inintelligent de changer d'avis ou d'arriver avec des modifications à quelque chose, au contraire. Le problème, c'est que ça commence à être un peu inquiétant. Il nous disait qu'il avait déposé le projet de loi le 15 mai, alors, voyez-vous, il y a une quinzaine de jours déjà, et on nous annonce, alors qu'on vous demande votre opinion sur le projet de loi, qu'il y aura des amendements. Il aurait peut-être été souhaitable que tout ça soit déposé avant qu'on vous demande, à vous, de vous prononcer. Parce que...

Une voix: ...

M. Gobé: Hein? Il me dit que vous êtes au courant. Nous, nous ne le sommes pas. Alors, nous avons à débattre. Il aurait été, ma foi, intéressant que l'opposition, le député de Kamouraska, le député d'Orford, le député de Shefford, moi-même, le député de Chomedey qui a dû s'absenter quelques minutes, eh bien, nous ayons ces amendements-là pour pouvoir en discuter. Alors, il nous dit que vous les avez eus.

Une voix: ...

M. Gobé: Ah! vous en aviez discuté. O.K. Bon. Alors, on verra donc plus tard quels sont les amendements. Mais, moi, je souhaiterais que, maintenant, peut-être il les distribue, parce qu'il n'y a pas de cachette dans les amendements, je veux dire, c'est pour bonifier un projet de loi, donc ce n'est pas secret, et il n'y a pas là d'enjeux partisans politiques. L'enjeu principal étant de faire en sorte que le projet de loi soit le meilleur et le plus à point pour vous, et, si le fait d'avoir le projet de loi permet une meilleure discussion, un meilleur travail, eh bien, moi, je souhaiterais qu'il soit distribué maintenant à tous les parlementaires, M. le Président, bien sûr.

En ce qui concerne maintenant le fond du projet de loi, je crois que, quand même que j'en parlerais pendant un autre 15, 20 minutes, c'est plutôt à vous de nous apprendre quelque chose, hein. Vous êtes ici pour nous dire qu'est-ce que ce projet de loi représente pour vous, qu'est-ce qu'il y a dedans, qu'est-ce qu'il ne devrait pas y avoir, qu'est-ce qu'on devrait y rajouter. Alors, je pourrais continuer à vous faire part de notre plus grand intérêt pour le transport en commun, le grand respect qu'on a pour l'administration que vous faites, vous mentionner que les usagers, les utilisateurs s'attendent toujours à un service toujours plus efficace, toujours plus moderne, toujours plus rapide. Je pourrais vous mentionner aussi que, dans le projet de loi, eh bien, on ne retrouve pas de sommes d'argent, non plus,

supplémentaires pour le transport adapté... Vous n'êtes pas sans savoir, vous, les dirigeants de ces sociétés, particulièrement dans la région de Montréal, les trois grandes sociétés... je sais que vous êtes aux prises avec un cadre financier extrêmement serré pour le transport en commun. J'ai des lettres de vos présidents et de vos dirigeants en ce qui concerne le financement du transport pour les handicapés. On sait que les organisations qui représentent le transport pour les handicapés sont constamment en demande et se plaignent d'un service extrêmement déficient. On entend à l'occasion, et je ne veux pas généraliser et je ne veux pas mettre le blâme sur vous parce que, après tout, avec l'argent que vous avez, vous faites ce que vous pouvez, hein... Si le gouvernement ne vous donne pas l'argent, vous ne pouvez pas l'inventer, d'accord? donc vous ne pouvez pas en fabriquer, donc vous donnez avec ce que vous avez le meilleur des services qui n'est pas forcément le meilleur service. Et loin de moi l'idée de vous en imputer la responsabilité parce qu'on sait que les sommes que vous demandez ne vous ont pas été, généralement, versées, vous n'avez pas eu ce dont vous aviez besoin pour transporter les gens.

Alors, des histoires d'horreur, on en entend plein: des citoyens qui doivent attendre deux jours, trois jours pour avoir un transport, d'autres qui seront annulés à la dernière minute, des personnes qui doivent aller à l'hôpital et qui peuvent pas s'y rendre, faire des examens et qu'ils peuvent pas s'y rendre. Enfin, plein de situations toutes plus désolantes les unes que les autres dans le transport pour handicapés. Et malheureusement, je ne vois pas dans le projet de loi quelque chose qui peut, d'après moi, solutionner cette problématique. Je le vois pas. Peut-être qu'il y est. Je serais heureux que vous me le disiez, que vous nous en parliez, mais je souhaiterais entendre de vous aussi des propositions ou des idées pour trouver des solutions à cette situation qui est, comme je le dis, très grave, déplorable et inacceptable d'un point de vue humain dans une société comme la nôtre, parce qu'on fait là affaires avec des gens qui sont parmi, peut-être, les plus faibles de notre société, les plus fragiles, mais qui veulent conserver une autonomie pour vivre comme des citoyens ordinaires, des citoyens normaux. Et je crois qu'il nous appartient à nous de leur donner les moyens de le faire et de vivre, autant que possible, une vie normale. Et la première condition à cela bien sûr, c'est la mobilité, c'est le déplacement, et vous êtes les premiers acteurs au premier plan, bien sûr, pour ce faire.

Alors, j'ai rien vu là-dedans. Je souhaite que, lorsqu'on aura fini d'étudier ce projet de loi là, eh bien, nous puissions avoir solutionné toute cette problématique, d'autant plus que, la semaine prochaine, ça va être la Semaine des handicapés, hein, c'est la Semaine nationale des handicapés, et ça serait bien si, dans cette semaine-là, alors qu'on étudie le projet de loi, eh bien, on était capable d'apporter, de légiférer et de trouver des solutions pour eux. Ce serait certainement un beau cadeau qu'on pourrait leur faire dans cette semaine.

Il y a aussi, bien sûr, tout le cadre des relations de travail. On sait que vous être pris... vous êtes aux prises — pas «vous êtes pris» — vous êtes aux prises avec un cadre de relations de travail extrêmement rigide

dans vos sociétés, hein. Il y a des conventions collectives très, très serrées. Vous avez, à l'occasion, des conflits extrêmement durs, extrêmement compliqués, et je ne vois rien dans ce projet de loi là qui puisse vous donner un peu d'aide et un peu d'oxygène en ce qui concerne l'administration de vos entreprises relativement aux relations de travail. Je n'y vois rien du tout. Au contraire, on reporte intégralement les dispositions de toutes les conventions collectives, enfin, je ne dis pas là qu'il fallait les réouvrir, mais je crois que l'on pourrait profiter, lorsqu'on regarde des projets comme celui-là, qu'on fait du droit nouveau — le ministre disait — ou qu'on change des cadres existants, eh bien, on pourrait en profiter pour le faire complètement et on aurait peut-être pu dire: Bien, voilà, vu qu'ils ont une mission particulière, vu que ces gens-là ont des obligations envers la société que d'autres organismes n'ont pas, que d'autres entreprises n'ont pas, eh bien, faisons en sorte de leur donner le plus de facilité, de souplesse possible dans leur administration pour qu'ils puissent remplir le mandat qui est le leur, que nous leur demandons de remplir et que, lorsque vous ne le remplissez pas, nous sommes les premiers à vous dénoncer et à critiquer, hein. Lorsque les citoyens se plaignent que ça va pas bien dans le transport en commun, que ça fonctionne pas, qu'il y a toutes sortes de difficultés, que les tarifs augmentent, lorsque les handicapés se plaignent de pas être transportés, le premier réflexe, c'est d'aller sur vous, c'est: Qu'est-ce qu'ils font? Mais encore faudrait-il qu'on ait le réflexe, nous aussi, de vous donner un cadre et les moyens de fonctionner en tenant compte de la mission particulière que vous avez, et c'est une mission, bien sûr, à haut niveau social.

Alors, voilà, c'est un peu l'essentiel de ce que je voulais dire. On pourrait en parler plus longtemps, mais on a le temps, là, jusqu'à minuit ce soir. Et, comme je vous dis, je souhaite que le dialogue soit le plus ouvert. Et, par la suite, même quand les audiences seront finies, vous savez, la commission va siéger ici, hein, ou en une autre salle, et, moi, je vous invite, et je ne sais pas si le gouvernement l'a fait, mais j'invite ceux d'entre vous qui voudrez ou vos représentants à rester pendant les délibérations, l'étude article par article, pour faire en sorte d'écouter, voir ce qui se passe qui vous concerne, mais aussi, à l'occasion, intervenir, même si on le fait pas au micro, pour nous dire: Attention, à telle chose, vous l'aviez pas vu ou on l'avait pas vu; il y a là problème et il serait préférable que ce soit pas fait. Et, moi, à titre de responsable de l'opposition, porte-parole de l'opposition, et au nom de mes collègues, je m'engage à tenir compte des remarques, ou propositions, ou amendements que vous essaieriez... que vous jugeriez utiles de vouloir amener en cours de processus pour les introduire au gouvernement avec, je souhaite, la collaboration de mes collègues députés. Et vous verrez qu'il arrive à l'occasion que, sur certains dossiers, les députés, je parle pas forcément des ministres, mais les députés des deux partis retrouvent l'intérêt commun du mandat qui est le nôtre, soit de servir la population et de travailler pour son meilleur intérêt.

Alors, voilà, mesdames et messieurs, je tiens encore une fois à vous souhaiter la bienvenue à cette commission et vous assurer de toute notre attention en ce qui concerne ce projet de loi qui, comme je le sais,

est très important pour vous. Alors, merci beaucoup de m'avoir écouté.

● (20 h 40) ●

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le député de LaFontaine. Alors, il nous reste 5 min 30 s du côté ministériel, et il y a le député de Vachon qui nous a demandé la parole. M. le député de Vachon.

#### M. David Payne

**M. Payne:** Je voudrais, M. le Président, remercier le ministre de cette opportunité qu'il offre à la fois à nos invités et au public lors de ces consultations, mais également aux députés pour qu'on puisse, dans un cadre un peu exceptionnel dans le sens qu'on n'est pas habitués d'avoir des consultations à cette étape-ci de la législation... On se réjouit de ça.

En écoutant le député de LaFontaine, je pense bien qu'il faut souligner le fait qu'il s'agit d'une loi, d'un projet de loi de structure. Donc, dans un premier temps, il faut regarder les essentiels d'un projet de loi. Et, lorsqu'on parle d'une loi de structure, dans le cadre actuel, on vise évidemment un certain nombre d'impératifs. Après avoir finalisé notre politique municipale, de toute évidence pour éviter toute lacune juridique — vide juridique, on dit en français, ou même interruption de services, à la limite — il serait essentiel d'adopter le projet de loi.

Il y a aussi toute la question de cohérence, bien sûr. Si on parle de la réforme qui touche essentiellement, mais pas exclusivement, les villes de Montréal, Longueuil, Québec, Lévis, Hull et Gatineau, c'est bien évident qu'il va falloir qu'on adopte un projet de loi dans ce sens-là. Effectivement, comme député dans une des régions concernées, j'ai vu des amendements, des ajustements avec les années, mais là il va falloir à un moment donné, comme aujourd'hui, commencer à regarder à une plus grande cohérence.

Il y a effectivement des questions comme la mobilité du personnel. On sait que le transport en commun, dans son administration, exige la plus grande aptitude et connaissances professionnelles pour gérer le transport en commun. Eh bien, la facilité de mobilité est quelque chose qui est essentiel. Je pense bien que la disposition spéciale dans le projet de loi qui concerne la région de Montréal est absolument essentielle aussi. Il s'attaque à la question, il s'adresse à la question, bien sûr, aux nouvelles limites de la nouvelle ville. Et le CMM, il est très important que nous ayons une cohérence à cet égard-là.

Je pense bien que, si on regarde de très près, il y a peu de différences entre les modes de fonctionnement, et de financement aussi, des sociétés de transport et des coopérations intermunicipales. Donc, une autre raison pour qu'on puisse avoir une vue législative de l'ensemble, si on peut le décrire ainsi. Moi, je pense que les deux entités sont considérées comme des organismes publics. Le transport en commun, ça, c'est une bonne chose. Les sociétés de transport demeureront des entités distinctes, mais aussi il faut souligner qu'elles peuvent conserver l'autonomie qui est nécessaire. Moi, je pense que les effets sont bénéfiques, mais, certainement, il faut souligner l'importance d'adopter un projet de loi dans le sens qu'on discute aujourd'hui.

De toute manière, nous, sur la Rive-Sud de Montréal, c'est un projet de loi qu'on envisageait depuis un certain temps, ça fait souvent... un bon bout de temps qu'on avait discuté d'avoir une approche un peu plus coordonnée. Et, lorsqu'on voit que les conseils d'administration devraient obtenir des approbations des municipalités, je pense que ça va, dans le normal des choses et dans le progrès, donc ajouter une plus grande motivation pour travailler ensemble, travail qui est toujours nécessaire entre le municipal et les sociétés de transport.

Je pense qu'on devrait accueillir avec beaucoup d'intérêt les invités expérimentés et très capables avec leur expérience des années passées dans la matière. C'est avec beaucoup de plaisir qu'on attend les consultations, M. le Président.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci beaucoup, M. le député de Vachon. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir du côté de l'opposition?

**M. Gobé:** Bien, M. le Président, comme je l'ai mentionné, je pense que nous sommes ici pour écouter les gens. Alors, il reste 18 minutes, m'a-t-on dit, de notre côté pour parler, mais ça donne rien de parler 18 minutes pour parler, je pense que les gens ont bien plus de choses à nous dire que, nous, on peut leur en dire maintenant. Alors, si vous voulez commencer, je serais prêt à fonctionner tout de suite.

#### Auditions

**Le Président (M. Labbé):** Merci de votre collaboration, M. le député de LaFontaine. Alors, sans plus tarder, nous allons débiter la partie où nous allons avoir l'occasion d'entendre les différents groupes. Alors, sans plus tarder, j'inviterais le groupe, l'Association du transport urbain du Québec, s'il vous plaît, à bien vouloir s'approcher à la première table à l'avant. Alors, vous allez avoir, mesdames et messieurs, 20 minutes pour présenter votre mémoire ou vos interventions, et, par la suite, nous aurons 40 minutes, en fait, de chaque côté, côté ministériel et côté de l'opposition, alors 20 minutes de chaque côté, pour pouvoir vous poser des questions comme il se doit. Alors, le représentant, en fait, du... le président comme tel du groupe, l'Association du transport urbain du Québec, il s'agit évidemment de M. Jean-Jacques Beldié. M. Beldié, bienvenue. Je vous inviterais à présenter les gens qui vous accompagnent, et vous allez pouvoir tout de suite commencer, par la suite, à faire la présentation de votre groupe. Alors, M. Beldié, à vous la parole.

#### Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Alors, M. le ministre, M. le Président, Mmes et MM. les députés, chers amis, je tiens tout d'abord, au nom de mes collègues, à vous remercier très sincèrement de l'opportunité qui nous est offerte ce soir de présenter publiquement nos commentaires et recommandations eu égard au projet de loi sur les sociétés de transport en commun. Je veux

souligner aussi, M. le ministre, l'excellente collaboration que nous avons eue de vos fonctionnaires et des juristes dans la préparation de ce dossier-là. Il est normal toutefois que l'ATUQ soit la première à être entendue, puisque le nouveau cadre juridique et institutionnel proposé dans le projet de loi n° 24 s'adresse au premier chef à nos neuf membres, soit la STCUM, la STCUQ, la STRSM, la STL, la STO, la CITF, la CITS, la CMTS et la RTS. Il y a des «s» et il y a des «t», il y a des «t» partout.

Alors, M. le Président, je vous présente à l'instar la délégation qui m'accompagne: M. Claude Bonhomme, à ma droite, président de la STO; M. Pierre Vandelac, qui est directeur de la STRSM; M. Gaétan Turbide, directeur général de la STL; et M. Jacques Fortin, directeur général de la STCUM.

Cette délégation, l'ensemble de nos conseils d'administration et nos 11 000 employés sont fiers de travailler dans l'industrie du transport en commun qui constitue une activité névralgique tant sur le plan économique, social et environnemental, et ce, autant pour la métropole que pour l'ensemble des centres urbains du Québec. Nous avons tous à coeur la qualité du service. Nous offrons annuellement 460 millions de déplacements. Nous voulons résolument augmenter notre achalandage et assurer notre réussite commerciale. Pour ce faire, nous devons disposer cependant d'un cadre juridique institutionnel et financier adéquat.

Il est sûr que le projet de loi n° 24 et le nouveau cadre financier qui sera proposé à l'automne sont des conséquences directes et immédiates de la réforme municipale et de la création des communautés métropolitaines. Cependant, il s'agit surtout d'une opportunité beaucoup plus large qui devrait permettre d'assurer la pérennité du financement du transport en commun, d'une part, et, d'autre part, son organisation optimale. C'est pourquoi nous avons travaillé d'arrache-pied et de façon proactive pour trouver les solutions les plus adéquates, adaptées à notre réalité, nos contraintes et nos obligations de performance. Les représentations que nous faisons ce soir sont le résultat d'un consensus général parmi nos membres. Les représentations plus particulières à des régions ou des sociétés seront donc adressées séparément.

M. le Président, compte tenu des délais impartis, nous ne nous sommes pas livrés à un exercice de style mais à une analyse de fond du projet présenté, et vous excuserez donc la forme un peu télégraphique de nos commentaires. J'aimerais ajouter que la version déposée le 15 mai, avec laquelle nous avons travaillé, pourrait être modifiée, comme il est d'usage, mais ce que nous voulons partager avec vous, c'est le sens et l'esprit que devrait prendre le nouveau cadre institutionnel, du moins de notre point de vue et pour répondre à nos besoins.

M. le Président, je me dois d'insister sur l'importance capitale pour nos membres de demeurer des sociétés distinctes des nouvelles villes qui seront créées à compter de janvier 2002. C'est un élément sécurisant pour l'industrie du transport en commun et structurant pour l'ensemble du Québec que nous retrouvons avec soulagement dans le projet déposé.

● (20 h 50) ●

Le transport en commun est bien sûr un service public, mais dont la gestion est complexe, la mission

diversifiée et les attributs très spécifiques. Le transport en commun a pour mission de répondre aux besoins de déplacement de la population, de contribuer à décongestionner le réseau routier et ainsi assurer la fluidité dans le transport des personnes et des marchandises, de présenter une alternative économique à l'utilisation du véhicule personnel et d'assurer un développement durable en matière de protection de l'environnement. Le transport en commun exerce aussi un rôle stratégique sur le développement économique et sur la qualité de vie des citoyens.

D'autre part, le transport en commun comporte une dimension commerciale et industrielle qui le distingue très clairement des services publics traditionnels. Cette dimension implique notamment que le transport en commun est assujéti aux lois de l'offre et de la demande et que nos gestionnaires doivent identifier nos parts de marché sur l'ensemble des déplacements motorisés, analyser les besoins en déplacement de la population en fonction des données recueillies notamment par les enquêtes origine-destination, déterminer l'offre de service susceptible de favoriser l'accroissement de l'achalandage, élaborer une politique tarifaire cohérente et qui tienne compte de la capacité de payer de la clientèle, mettre en place des mesures variées qui permettent de fournir un service fiable, confortable et en toute sécurité, mettre en place les mécanismes nécessaires pour faire connaître nos produits et services, etc.

C'est pourquoi le transport en commun doit s'organiser à partir d'entités autonomes qui ont la marge de manoeuvre nécessaire pour décider et agir rapidement de façon à assurer un service de qualité 365 jours par année. J'ajouterais qu'il nous faut également préserver l'expertise que nous avons développée en investissant considérablement dans la formation de notre main-d'oeuvre. Le fait de rester un organisme autonome nous permettra de continuer dans la même direction.

D'autre part, nous reconnaissons d'emblée la nécessité de maintenir un lien institutionnel avec les villes, de faciliter la participation directe des élus au développement et aux opérations de transport en commun, et c'est pourquoi nous souscrivons à l'esprit général du cadre proposé.

Ceci étant dit, et vous aurez bien compris qu'il n'y a aucun bénéfice à municipaliser les sociétés de transport... Nous aimerions, dans cet esprit, amener trois commentaires généraux par rapport au projet de loi et toujours pour garantir la marge de manoeuvre nécessaire à une industrie, tel le transport en commun.

Le premier commentaire: permettre dans plusieurs cas d'agir par résolution plutôt que par règlement. Nous reviendrons de façon plus spécifique sur cet élément, mais je peux dès maintenant illustrer ce commentaire par deux exemples concrets aux articles 53 et 68 du projet de loi.

Le deuxième commentaire: clarifier les règles de délégation.

Le troisième commentaire: revoir les procédures d'achat et les règles financières pour les rendre plus flexibles.

M. le Président, j'aimerais maintenant formuler nos remarques spécifiques à certains articles.

L'institution, l'organisation et la gestion. Au chapitre premier qui porte sur l'institution, l'organisation et la gestion, l'article 1, deux remarques: une sur le statut et la seconde sur les territoires.

Si les neuf sociétés de transport en commun sont instituées comme personnes morales de droit public, tel que proposé à l'article 1, elles seront limitées aux pouvoirs mentionnés, énumérés dans la loi. En référant notamment à l'article 79 tel que formulé: «Une société peut réaliser toute autre activité commerciale connexe à son entreprise de transport en commun», nous recommandons plutôt de donner aux sociétés le statut de personne morale de droit privé, beaucoup moins contraignant sur le plan commercial.

En ce qui a trait aux territoires des sociétés, tel que décrit à l'article 1, ils ne correspondent pas toujours à ceux des nouvelles villes fusionnées ou en voie de l'être. C'est le cas de Sherbrooke, du Saguenay et de Trois-Rivières. Les territoires devront être, à notre avis, harmonisés. Plus spécifiquement en ce qui concerne la STO, les villes de Cantley et Chelsea, actuellement desservies par la STO mais ne faisant pas partie de la nouvelle ville de Hull-Gatineau, sont laissées pour compte dans la réforme, ce que nous déplorons.

Je passe rapidement sur l'article 2 où la publication de deux avis dans la *Gazette officielle* et dans un quotidien nous apparaît trop lourde. Un seul avis suffirait. Plus globalement, il faudrait remplacer partout dans le projet de loi le mot «quotidien» par «journal», celui-ci offrant plus de souplesse et d'opportunités de placement médias.

À l'article 5.1° où l'on définit la mission des sociétés, il faudrait utiliser le terme «personnes handicapées», qui couvre la réalité de la clientèle desservie en transport adapté, plutôt que «personnes à mobilité réduite».

Sur la composition des conseils d'administration, d'abord à l'article 6. Plutôt que d'avoir des conseils d'administration formés de sept membres, et ce, de façon mur à mur, nous proposons de laisser à la discrétion de chaque conseil municipal le choix du nombre de membres dans une fourchette de sept à 13, soit de cinq à 11 élus. Ces choix ne devraient cependant pas reposer sur des critères, tel le prorata de la population. Conséquemment, cette proposition pourrait entraîner la possibilité de créer des comités exécutifs ou des bureaux de direction, ce avec quoi nous sommes confortables.

À l'article 10, et comme conséquence de nos remarques à l'article 1, il faudrait ajouter que les représentants de la ville de Cantley et de Chelsea au conseil d'administration de la STO... ajouter des représentants.

Aux articles 14, 15, 16, les sociétés de Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke n'ont pas de représentants des usagers prévus sur leur conseil d'administration. Nous présumons qu'il y en aura.

À l'article 23, deuxième ligne, nous pouvons lire que le président «dirige les activités de la société et veille au respect des lois qui lui sont applicables». Cette phrase crée une confusion et ambiguë dans le partage des rôles administratifs entre le directeur général de la société et le président du conseil d'administration. Nous proposons de remplacer celle-ci par: «Le président

représente la société et veille au respect des lois qui lui sont applicables.» En contrepartie, nous préciserons également le rôle du directeur général à l'article 64.

À l'article 35, au niveau de la notion du conflit d'intérêts, nous ne croyons pas que la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités s'applique aux deux usagers membres du conseil d'administration. Il faudra sans doute prévoir des clauses particulières à cet effet.

À l'article 39, les officiers de la société que sont le secrétaire et le trésorier devraient disposer de la même immunité que les membres du conseil d'administration et que le directeur général contre d'éventuelles poursuites en justice.

Nous avons mentionné dans nos commentaires généraux, M. le Président, que le recours au règlement devrait être l'exception à la règle... l'exception, et la règle devrait être la résolution, qui comporte beaucoup moins de lourdeur administrative. À cet égard, nous aimerions proposer que le pouvoir de la société de réglementer un ou plusieurs objets aux termes de la présente loi soit exercé à la discrétion de son conseil d'administration par l'adoption d'un ou plusieurs règlements. Dans le cas où plusieurs objets dont il est disposé dans un règlement requièrent certaines approbations pour entrer en vigueur, il n'est pas nécessaire que chacun des objets reçoive ces approbations séparément, mais il suffit qu'elles soient données au règlement tout entier, ce qui constitue une disposition très similaire à la loi régissant la Communauté métropolitaine de Montréal, à l'article 84.

À l'article 49, il est déterminé que «le conseil d'administration peut, dans son règlement intérieur, déterminer l'exercice de ses pouvoirs et les autres aspects de sa régie interne». Malgré cela, nous croyons que le pouvoir de délégation et de sous-délégation de façon générale dans le projet de loi est beaucoup trop restreint. Nous souhaiterions plus de précision à cet égard.

En ce qui a trait aux différents comités du conseil, à l'article 56 tout d'abord où il est question des comités consultatifs, nous croyons que la composition et le nombre de membres d'un comité consultatif devraient être à la discrétion du conseil d'administration. Le président de tels comités devrait être nommé par le conseil d'administration sans obligatoirement être membre de celui-ci.

● (21 heures) ●

Par ailleurs, à l'article 57, nous souhaitons que le conseil d'administration puisse, dans son règlement de régie interne, former des comités ad hoc ou statutaires qui ne répondent pas à la définition de «comité consultatif», par exemple, un comité des finances ou un comité des négociations.

En ce qui concerne maintenant le directeur général à l'article 62, à la fin de l'article qui se termine par «occupation rémunérée», rajouter une virgule et conclure par «sauf si autorisé par le conseil d'administration», de façon à pouvoir permettre, par exemple, au directeur général de donner des cours à l'université.

De façon plus majeure, à l'article 64, pour éviter la confusion précitée avec les responsabilités du président du conseil d'administration, il devrait être

clair, comme à l'article 114 de la Loi des cités et villes, que «de directeur général, sous l'autorité du conseil d'administration ou du comité exécutif, soit responsable de l'administration de la société et, à cette fin, planifie, organise, dirige et contrôle les activités de la société». Nous recommandons qu'il soit clairement indiqué que le directeur général puisse déléguer en tout temps, en tout ou en partie, l'ensemble des pouvoirs visés à l'article 64. Nous recommandons de rajouter que le directeur général procède à la sélection et à l'embauche du personnel, selon les politiques en vigueur.

À l'article 68, remplacer «règlement» par «résolution», eu égard aux conventions collectives.

Fonctions et pouvoirs. M. le Président, nous allons maintenant passer au deuxième chapitre du projet de loi qui traite des fonctions et des pouvoirs.

L'article 72 est une excellente illustration des contraintes que nous cherchons à éliminer pour préserver la marge de manoeuvre nécessaire à notre industrie. La procédure qui y est prévue est trop lourde. Il serait donc préférable de conserver celle actuellement en vigueur dans nos sociétés. Par ailleurs, il faudrait retirer l'obligation de publier 15 jours à l'avance et retirer complètement le deuxième alinéa, puisqu'il s'agit d'opérations courantes.

Nous souhaiterions remplacer l'article 77 par: «Toute institution publique ou privée dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui d'une société doit conclure avec cette dernière une entente pour l'organisation du transport scolaire de ses élèves. À défaut d'entente avec la société, elle doit effectuer elle-même ce transport.»

Nous avons fait référence à l'article 79 en parlant, à l'article 1, du statut de personne morale de droit public dont les pouvoirs doivent être explicites dans le projet de loi. Il faut donc définir «activité commerciale connexe» pour ne pas laisser libre cours à l'interprétation et énumérer l'ensemble des pouvoirs ou encore revenir à la notion de personne morale de droit privé.

M. le Président, l'ensemble de la section II traitant des pouvoirs contractuels constitue un net recul par rapport à la situation actuelle dans nos organismes. Nous recommandons, sans entrer dans les détails, de prendre au minimum comme standard la Loi de la CMM.

Maintenant, les dispositions financières. Nous sommes maintenant au chapitre III, les dispositions financières. D'entrée de jeu, il nous apparaît important de mentionner que nous avons constaté que la loi ne spécifie pas sous quel régime de normes financières opéreraient les nouvelles sociétés. Comme il n'y a pas nécessairement de solution unique, nous proposons la création d'un comité technique pour étudier rapidement cette question et faire des propositions.

À l'article 104, le deuxième alinéa nous pose problème en ce qui a trait au service de la dette. Si le budget de la société n'est pas adopté, nous proposons de revenir au quartile par quartile, qui est la situation actuelle. Nous souhaiterions voir réintroduire la notion de réserve pour les frais imprévus d'administration et d'exploitation de 1,5 %.

Maintenant, en ce qui concerne les pouvoirs du gouvernement à l'article 136, comme à l'article 214 qui traite de la taxe sur les carburants, nous souhaitons, dans les critères établis pour dispenser les automobilistes de

leur contribution à la SAAQ, que le gouvernement tienne compte des effets bénéfiques du transport en commun et du fait que les automobilistes sont en fait des bénéficiaires non usagers.

Finalement, en ce qui a trait aux dispositions modificatives, transitoires et finales, nous souhaiterions ajouter une clause de transfert des régimes de retraite similaire à l'article 330 de la Loi de la Communauté urbaine de Montréal.

M. le Président, voilà le tour d'horizon que nous souhaitons faire avec nos principales remarques, puisque certaines plus pointues ont été transmises sur le plan technique. Au nom des neuf sociétés que l'ATUQ représente, je vous remercie d'avance de l'attention que vous porterez à nos recommandations, et nous sommes à votre entière disposition pour répondre aux questions des membres de la commission ou échanger avec vous. Merci.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci beaucoup, M. le président, M. Beldié, c'est très apprécié. Alors, vous avez fait 20 minutes, parfaitement, alors super. Alors, sans plus tarder, je cède maintenant la parole au ministre des Transports, M. Chevrette.

**M. Chevrette:** Oui. Je tiens à vous remercier, moi aussi, chaleureusement. J'ai lu tout le mémoire en même temps et j'ai questionné à ma gauche simultanément après chaque énoncé. Je me permettrai peut-être de faire une réaction d'abord à vos observations pour ensuite vous questionner.

Je pense qu'on pourra avec vous faire le tour des articles 53 à 68 pour voir véritablement ce qui peut être sous résolution par rapport à règlement. Je pense qu'il y a moyen de dresser des listes qui pourraient être compatibles avec vos objectifs et qui nous protègent en vertu du Bureau des lois. Mais ça, Me Savard est mandaté pour le faire dans les prochaines heures qui suivront ces audiences.

Également, à l'article 1, je pense que vous n'êtes pas sans savoir qu'on est déjà d'accord. En tout cas, au cas où vous ne le sauriez pas, je vous le dis. Et tous les pouvoirs d'une personne morale, là, j'ai bien compris qu'on acceptait de travailler en ce sens.

Pour ce qui est de la page 5 sur 8, en ce qui est des territoires des sociétés, vous vous étonnez que les gens soient discartés, si j'ai bien compris le sens de vos propos. Moi, j'ai interprété, à partir des possibilités de la loi — il faudra le vérifier si c'est bien, en tout cas, ce qu'on voulait dire — c'est que vous pourriez en tout temps les inviter ou bien signer des ententes, en tout temps, pour continuer le transport.

**Le Président (M. Labbé):** Peut-être, M. Beldié... je ne sais pas si vous avez un commentaire.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** M. Bonhomme est concerné par...

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Bonhomme, je vous cède la parole. M. Bonhomme.

**M. Bonhomme (Claude):** Bien, nous, en Outaouais, notre territoire couvre les cinq municipalités

actuelles de la Communauté urbaine, en plus de cinq autres, sauf que, sur 10, on en dessert sept: les cinq de la Communauté urbaine et Cantley et Chelsea, qui sont mentionnées dans le projet de loi. Et ces villes-là ont toujours participé au conseil d'administration, je devrais dire de façon exemplaire, mais ont apporté un grand apport. Et je vois pas quel problème il y aurait à continuer à les intégrer au sein du conseil d'administration, ils pourraient avoir un pouvoir de vote très faible et ça ne changerait absolument rien. Actuellement, je crois qu'ils ont deux votes sur 19, alors ils pourraient garder la même proportion. Mais ils ont toujours amené un grand apport. C'est pour ça qu'on le demande, parce que ça fait simplement témoigner de l'apport positif que ces deux villes-là ont toujours amené.

**Le Président (M. Labbé):** M. le ministre.

**M. Chevette:** Oui. Maintenant, à l'article 5.1°, vous parlez de «personnes handicapées» par rapport à «personnes à mobilité réduite». Ici, c'est un nouveau concept, «personnes à mobilité réduite», c'est de plus en plus des personnes âgées qui ont d'énormes difficultés à se déplacer et pour lesquelles il pourrait vous être permis de faire différents types de transport pour aider ce type de personnes. On a voulu le mettre selon... sans y être... C'est ça qui était le...

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Beldié.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Le transport pour handicapés, c'est un transport bien...

**M. Chevette:** C'est déjà prévu.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** ...bien particulier. Pour ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, évidemment, les personnes âgées ont, avec les planchers surbaissés, disons, un certain service amélioré. Cependant, ce sont les gens qu'on considère plus comme à mobilité réduite que les handicapés.

**M. Chevette:** Si vous lisez l'article 5, et je ne veux pas entreprendre une discussion, je veux juste vous faire remarquer que, pour les personnes à mobilité réduite, c'est «peut» et, pour les personnes handicapées c'est «doit». Donc, en fait, qu'est-ce que vous demandez de marquer, vous l'avez déjà à 5.4°, je pense... Au deuxième alinéa de 5, si vous lisez, c'est: «Une société doit offrir les services visés au paragraphe 1° du premier alinéa lorsqu'il s'agit de personnes handicapées.»

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans cet esprit, M. le ministre, vous avez raison.

● (21 h 10) ●

**M. Chevette:** Je pense que c'est une question de compréhension du texte...

**M. Beldié (Jean-Jacques):** D'interprétation.

**M. Chevette:** ...parce que vous avez une possibilité et également une obligation.

Maintenant, pour ce qui est de l'article... bien, de celui qui suit, le paragraphe qui suit 5.1°, là, l'article

5.1°, la fourchette que vous nous demandez, à toutes fins pratiques, si je comprends bien, c'est d'élargir la fourchette.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** C'est ça.

**M. Chevette:** Il faudrait pas s'arranger... En tout cas, je ne dis pas que je veux pas le regarder, je suis même prêt à le regarder, là, mais il faut pas s'arranger pour qu'elle recrée un exécutif, parce que l'objectif, c'est d'avoir une structure souple puis pas arriver avec un conseil d'administration et un conseil exécutif.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** M. le ministre, je vais demander au directeur général de la STCUM d'intervenir là-dessus parce que lui, dans son cas particulier, avec la grande société maintenant, là, ça fausse un peu le problème.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. le directeur général, si vous voulez vous identifier pour les fins de l'enregistrement, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Jacques):** Jacques Fortin, directeur général de la STCUM. Effectivement, dans notre cas, quand on pense à une société, il y a 700 millions de budget, 7 200 employés. À l'heure actuelle, on a neuf membres du conseil d'administration dont deux représentants des usagers, et déjà, parfois, à ce nombre-là, on trouve que nos membres de conseil sont très sollicités. À titre d'exemple, on a une réunion publique par mois, donc précédée d'une réunion de travail. Habituellement, on a une autre réunion de travail. On a plusieurs comités: comité de vérification, comité de service à la clientèle, comité de négociation, ce qui fait que les membres, à la longue, c'est toujours les mêmes, ils deviennent très sollicités. Sur un total de sept, par exemple, il s'agit qu'on ait deux membres qui soient un peu moins disponibles que les autres à cause de leurs fonctions, et on se ramasse à peu près avec cinq personnes qui sont obligées de faire tout le travail. Si on va prendre les deux représentants des usagers, par exemple, c'est des gens qui, bien souvent, vont avoir un travail, ils sont pas disponibles, là, pour siéger sur une multitude de comités. On trouvait que c'était peut-être demander un peu trop, puis solliciter un peu trop les membres du conseil que de réduire ça à sept.

**M. Chevette:** On va regarder ça. Mais vous êtes conscient, vous êtes d'accord avec moi, en autant qu'il y a pas multiplication de paliers, là, on peut s'entendre sur la fourchette?

**M. Fortin (Jacques):** Oui, oui, oui.

**M. Chevette:** O.K. Pour ce qui est de l'article 10, c'était le poids démesuré de personnes qui pouvaient siéger au conseil, parce que c'est la STO, puis Chelsea puis Cantley, mais je suis prêt peut-être à regarder, par exemple, qu'ils aient un droit de présence, un droit d'observation, puis un droit de parole sur tous les sujets, par exemple, qui les regarderaient. En tout cas, on va regarder ça dans ce sens-là, puis on vous reparlera, monsieur de l'Outaouais. D'accord?

**Une voix:** M. Bonhomme.

**M. Chevrette:** M. Bonhomme. Les articles 14, 15, 16, pour Trois-Rivières, Saguenay, Sherbrooke, je vous dis tout de suite que, dès que la période transitoire sera passée, ils vont passer automatiquement, eux, au régime général. Donc, après explications, je pense qu'on pourrait s'entendre pour dire que le texte veut bien dire ça.

L'article 23: «Le président dirige les activités», là, on n'a pas de trouble. 35 non plus. 39 non plus.

Résolution ou règlement, je vous l'ai dit tantôt, vous revenez à nouveau ici.

Pour ce qui est de l'article 49, la Justice nous dit que vous l'avez. C'est une question de libellé. On mettra en contact les spécialistes qui nous le feront savoir, aux deux parties. Ça va? À 49, c'est ça. 56, c'est O.K.

57. ...puisse, par règlement de régie interne, former des comités... Ça, là-dessus, les comités internes, on en a parlé quand on s'est déjà rencontrés, moi, ça m'apparaît être de la gestion. Tous les comités internes que vous voulez faire, ce serait administratif, puis ce n'est pas soumis... Vous avez le droit de créer tous les comités que vous voulez pour vous gérer, sauf que, s'il y a des comités officiels dûment créés par règlement ou par... là, on fera la distinction. S'il faut marquer «tous comités administratifs», et on pourra apporter un amendement dans ce sens-là, «tous comités administratifs nécessaires ne seront pas soumis à cette règle», quelque chose du genre... Ça, ça m'apparaît pas être quelque chose de...

**Le Président (M. Labbé):** Il y a peut-être un commentaire de M. le directeur général. Votre nom déjà, M. le directeur général?

**M. Fortin (Jacques):** Jacques Fortin.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, monsieur.

**M. Fortin (Jacques):** Oui, parce que, de façon générale, tous les comités du conseil, si on veut qu'ils soient... qu'ils aient un certain pouvoir, sont créés en vertu de règlement. Donc, dans notre règlement de régie interne, on crée les comités du conseil. Le meilleur exemple, c'est le comité de vérification, par exemple; c'est sûr qu'un jour où un comité de vérification siège public, les rapports de vérification, je vais vous dire, c'est fini.

**M. Chevrette:** On va apporter la distinction dans la loi pour vous permettre...

**M. Fortin (Jacques):** Oui.

**M. Chevrette:** Je comprends ce que vous recherchez, c'est de dire: Écoute, quand on crée un sous-comité pour venir à bout de vous apporter de l'eau au moulin, là... J'ai compris, c'est beau.

62, c'est fait.

À l'article 64, il y a le Bureau des lois qu'il faudra voir également, tout comme la Justice. Il y a une interprétation qu'eux autres, ils nous donnent qui ne correspond pas avec celle que vous pourriez faire. On va se la faire faire conjointement puis on verra.

L'article 68, c'est fait. 72, c'est fait. 77, c'est fait.

79. Ici, on me dit qu'on devrait surtout pas définir «activité commerciale connexe» parce que, quand tu définis, tu limites, puis, quand tu limites, tu es continuellement en amendements, alors que l'interprétation de l'expression donne toute la largeur... la largesse à cause de la jurisprudence établie. Si c'est ça, on en rediscutera formellement entre les procureurs.

Je trouve que vous nous faites une excellente suggestion dans les dispositions financières parce que ce cadre-là a des dispositions financières et il n'est pas dans la présente loi. On n'a pas à faire la discussion ce soir, mais, comme c'est des... Comment on appelle ça? Pas des systèmes comptables, mais des...

**Une voix:** Conventions.

**M. Chevrette:** Des conventions comptables. Je trouve que c'est une heureuse suggestion que vous faites de faire un comité technique pour en arriver à avoir quelque chose de brillant là-dessus.

Maintenant, le reste, je vous avoue que même le... Le deuxième paragraphe de Autres, c'est le 330 là, c'est fait. Donc, vous voyez qu'il y a énormément... Je voudrais souligner que votre mémoire touche des points sur lesquels on a été sensibles et qui amélioreront, bonifieront... des amendements qui bonifieront le projet de loi. Puis je voudrais vous remercier. Mais je voudrais vous poser quelques questions parce qu'il y a eu des exposés de part et d'autre, d'entrée de jeu, des remarques préliminaires, et je veux tester certaines remarques préliminaires avec vous.

La première: Est-ce que ce serait responsable à ce stade-ci de réouvrir les conventions collectives?

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Beldié.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien, on espérait toujours voir un petit peu s'il y avait possibilité d'introduire une notion de concurrence balisée. Sans ouvrir tout à fait les conventions collectives, je pense que, ça, ça devrait être regardé dans les meilleurs délais, si c'était possible de voir à ça, parce que ça permettrait aux sociétés de créer une forme d'émulation avec nos employés et de se comparer peut-être...

**M. Chevrette:** Vous faites allusion au rapport Bernard, je suppose?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Oui. Sans mettre personne à pied, on pourrait le faire par attrition, et je pense que tout le monde y gagnerait là.

**M. Chevrette:** Est-ce que vous trouvez normal qu'on ait une clause de protection des contrats existants?

**Le Président (M. Labbé):** M. Beldié.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien oui. On n'a pas de problème avec les contrats existants.

**M. Chevrette:** Et les conventions, naturellement, existantes jusqu'à échéance.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Oui.

**M. Chevrette:** Ça vous apparaît normal.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien, évidemment, c'est sûr que les conventions collectives, à mesure qu'elles viendraient à échéance, on pourrait introduire ça. Alors, il y en a quelques-uns des membres ici qui sont déjà en négociation, bientôt, l'an prochain. Enfin, ça pourrait s'introduire assez rapidement.

**M. Chevrette:** Oui, dépendant des conventions bien sûr. Il y en a qui sont plus faciles à...

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Mais, s'il y avait une ouverture de ce côté-là, bien, on le ferait progressivement, et ça serait pas une grosse révolution dans le monde du travail. Cependant, pour les sociétés de transport de la grande région, je pense que ce serait une façon de devenir plus compétitives, de donner un meilleur service et, peut-être là, de donner du transport à meilleurs coûts. Alors, ça, ça s'est fait ailleurs. Ça se fait en Europe. On a des études qui le prouvent. Où ça s'est bien fait, ça va très bien. A certains endroits, disons que ça a été fait d'une façon un petit peu gaillarde et ils ont été obligés de revenir. Mais, dans certains pays, ça va très, très bien. Par exemple, dans les pays scandinaves, ils ont trouvé une façon d'améliorer le service, de donner plus de service à meilleurs coûts. Et vous savez, pour trouver de l'argent, on n'en a pas bien, bien, des façons de trouver de l'argent. Il faut aller soit le chercher dans les poches de nos contribuables ou trouver de nouvelles façons de faire. Et c'en est une nouvelle façon de faire.

● (21 h 20) ●

**M. Chevrette:** Maintenant, vous avez... Est-ce que vous avez absolument besoin de cette loi cet automne?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien, si... je pense que le plus tôt possible, mieux ça serait.

**M. Chevrette:** Mais en ce sens que vous pouvez pas dépasser quelle date?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien, pas dépasser quelle date...

**M. Chevrette:** Pour la tarification, pour le budget?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Nous, nos budgets, on les dépose le 1er novembre, alors on commence à travailler là-dessus généralement au mois d'août, septembre, octobre, on travaille sur nos budgets. Alors, si on avait une indication qu'il y a une ouverture de votre part, bien là on ferait nos budgets en conséquence déjà.

**M. Chevrette:** Mais, si vous appreniez que la loi était bloquée, qu'elle pourrait pas être adoptée en juin, qu'est-ce que vous nous conseilleriez?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Si la loi était bloquée?

**M. Chevrette:** Oui. Par le jeu parlementaire, je suppose.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Chevrette:** Fiez-vous pas sur moi là-dessus! Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Labbé):** Alors, par votre sourire, M. Beldié, je comprends que...

**M. Chevrette:** Non, mais quelles sont les... c'est parce que je voulais voir l'impact avec vous.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** C'est sûr que cette loi-là, il faut qu'elle soit adoptée, c'est sûr, parce que là il y a des sociétés qui pourront pas fonctionner à partir de cet automne. Elles pourront plus fonctionner. Ça, c'est primordial. C'est la priorité numéro un. Peut-être que priorité numéro 1A, ce serait l'introduction de la concurrence balisée.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, peut-être un commentaire, M. Fortin, directeur général.

**M. Fortin (Jacques):** Oui, si je prends le cas chez nous, tu sais, l'entreprise de 7 200 employés, tu le sens à l'heure actuelle: à mon conseil d'administration, les gens sont pris dans une incertitude, c'est: Quel va être le cadre institutionnel? Donc, quand j'arrive... par exemple, depuis un an et demi qu'on travaille sur un programme de remplacement des équipements fixes du métro, là je suis à l'étape maintenant de commencer à procéder, faire des règlements d'emprunts, etc. Là, les gens, la première question qu'ils se posent, c'est: Quel va être le cadre institutionnel l'année prochaine? Dans le fond, qui va être responsable du métro, etc.? Donc, pour moi, je veux dire, l'absence de décision risque de retarder d'à peu près un an un projet comme ça, par exemple. D'ailleurs, je me souviens...

**M. Chevrette:** Quels seraient les effets concrets, par exemple, si on n'a pas de projet de loi? On commence, je pense, c'est le troisième mardi d'octobre. Je pense que c'est ça. Puis on sait comment ça commence, une session. Donc, théoriquement, ça n'irait pas avant décembre. Quels seraient les effets concrets s'il n'y avait pas de nouvelle législation sur le transport en commun dans la nouvelle ville qui, elle, aura pris naissance?

Une voix: Il y a un vide juridique, là.

**M. Fortin (Jacques):** ...dans le trouble, parce que, dans notre cas, on n'a plus de loi. Dans notre cas, on n'a plus de loi le 31 décembre. Effectivement, on ne peut pas attendre le 25 décembre pour savoir dans quel cadre juridique on va se retrouver, parce qu'il y a des adaptations nécessaires à faire. Il y a des adaptations nécessaires à faire. Donc, ça veut dire qu'on serait pas

mal illégal, je veux dire... Je me demanderais, par exemple, comment réagirait la STCUM à un niveau de règlement d'emprunt moyen d'à peu près 100 millions à court terme, hein, pour payer des salaires, etc. Donc, je me demande comment les financiers réagiraient, rendu au mois de septembre, si je ne sais pas où je m'en vais. D'ailleurs, ils ont déjà commencé à nous poser ces questions-là. Donc, je m'en vais sur le marché financier pour emprunter 30 millions. Bien, ils me disent: C'est qui, l'année prochaine, qui va être ton boss?

Donc, pour nous, c'est relativement important. D'ailleurs, je disais... je pense que, d'une façon ou d'une autre, le message qu'on lançait aux fonctionnaires chez vous, ce qu'on ne voulait pas, c'est que vous attendiez justement à l'automne pour régler le cadre constitutionnel... institutionnel, parce que les gens commençaient à poser des questions, les milieux financiers en particulier. Donc, c'est un peu la même chose au niveau des négociations. Si on a des négociations à entreprendre, c'est sûr que les syndicats ne s'assoieront pas à la table pour discuter avec nous autres s'ils ne savent pas qui, demain matin, va être nos boss. Parce qu'il n'y aura plus de CUM. Le 31 décembre, il n'y a plus de communauté urbaine, hein. Il n'y a plus de communauté urbaine. Et, pratiquement parlant, vous pouvez dire qu'à partir du mois d'octobre, la communauté urbaine, il ne restera pas... elle va régler juste le quotidien.

**M. Chevrette:** Oui. C'est pour ça que... c'est pour ça qu'on a été obligé de faire vite dans le dépôt. Il n'y a pas de cachette. C'est quand on a compris qu'il y avait non seulement urgence, mais indispensabilité de le faire. Et c'est pour ça aussi que je voulais vous poser la question, pour que le message soit compris et porte. Et je voudrais vous remercier. J'espère que vous allez continuer à collaborer jusqu'à la fin de l'adoption de ce projet de loi là pour qu'on puisse véritablement arriver en toute quiétude, préparer les budgets, préparer la tarification de facto qui s'ensuit, etc., et que vous pourriez avoir l'appui des élus du peuple qui se targuent souvent de travailler pour le bien des concitoyens et des concitoyennes. Je vous remercie.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. le ministre. Alors, sans plus tarder, je cède maintenant la parole au député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Alors, merci, M. le Président. Messieurs, je suis très impressionné par votre présentation. Tout d'abord, j'aimerais vous dire que vous venez d'assister à un petit spectacle de la part du ministre qui essaie d'abord de vous faire dire que ça serait irresponsable de toucher aux conventions collectives. À ce moment-là, si, par hasard, vous aviez dit oui, il aurait dit: Voyez-vous, c'est irresponsable; l'opposition ne comprend rien. Deuxièmement, après ça, il vous arrive puis il essaie tout de suite de vous dire que... de vous faire dire qu'absolument il faut qu'on passe le projet de loi que l'opposition n'est pas prête à passer, sans cela ce serait une catastrophe, et reprenant probablement vos propos dans quelques médias, il irait dire: L'opposition est irresponsable; ça va créer un chaos dans le transport en commun à Montréal. Bah! on n'est pas rendu là, là.

Tout d'abord, vous avez bien répondu; en effet, il n'y a rien dans le projet de loi qui touche le cadre des relations de travail, et tout le monde sait que c'est des demandes qui viennent des sociétés de transport depuis longtemps. Ce n'est pas d'aujourd'hui. J'ai été au ministère du Travail comme porte-parole pendant... depuis six ans et j'ai rencontré, lors de différents conflits de travail, plusieurs d'entre vous. Si je ne vous ai pas rencontrés, nous nous sommes parlé par téléphone. Si c'est pas vous, c'est vos présidents. Et quelles étaient les demandes à l'époque? C'était: Il faut revoir ce cadre de relations de travail; ça n'a pas de bon sens, on est prisonnier à chaque fois et on est obligé à chaque fois... ou d'arriver avec une loi spéciale ou de céder dans des demandes qui sont pas... qui vont encore rendre le fonctionnement plus compliqué.

Alors, moi, je ne sais pas pourquoi cette question. Si le ministre ne sait pas qu'à la dernière grève il a fallu mettre une loi spéciale à la STCUQ, bien, je ne sais pas dans quel monde il vivait. Je ne sais pas dans quel monde il vivait. Parce qu'on l'a passée, la loi spéciale, et il y était. Donc, ça prouve qu'il y a un problème au niveau des relations de travail, il y a un problème dans l'organisation de la Société de transport.

En ce qui concerne l'adoption du projet, écoutez, ils sont dans les fusions depuis un an, et plus que ça. Ils bulldozent tout le monde dans les fusions, puis ils n'écoutent pas personne, puis ça brasse à gauche puis à droite, puis là ils nous arrivent à minuit moins quart puis ils disent: L'opposition va retarder et ça va être le chaos. Écoutez bien, pourquoi il ne l'a pas amené avant, le projet de loi? Il a attendu le 15 mai. Le 15 mai, c'est la date limite pour amener les projets de loi. Pourquoi il ne l'a pas amené le 15 janvier? On se serait rencontrés le 15 janvier, tous ensemble, puis on aurait eu le temps d'en discuter. Vous étiez prêts à le faire, probablement au 15 janvier, au 23 janvier, ou je ne sais pas, au début de mars aussi. Non. On attend. En catastrophe, on dépose ça, puis là on essaie de dire: L'opposition va le retarder ou ne le fera pas passer. Bon. Écoutez, il ne faut quand même pas imputer à l'opposition la lenteur d'action du ministre ou son improvisation.

On voit que c'est improvisé parce que là non seulement il dit: Il faut l'adopter vite, mais il nous dit: Je l'ai déposé le 15 mai, puis là il y a des amendements. Puis vous arrivez, vous, avec des recommandations. Oui, oui, on va les prendre. Bien, moi, je veux qu'on les prenne, vos recommandations, c'est évident. Je veux, c'est évident, puis j'y tiens. Puis, en plus, c'est nous qui avons demandé les audiences publiques, l'opposition. Dès que le projet de loi a été déposé en Chambre, je me suis levé et j'ai demandé les audiences parce que je tenais à ce que vous soyez bien sûr consultés officiellement. Alors, il y a beaucoup de bonnes choses là-dedans. Je suis content de voir que le ministre semble vouloir y donner suite. C'est parfait, il faudra voir, parce que, dans d'autres projets de loi, des fois, on dit: Oui, oui, oui, oui, puis on se rend compte à la fin, quand ça arrive, les gens disent: Hein, c'est pas ça qu'on nous avait dit, c'est pas ça qu'on voulait dire, c'est pas ça qu'on retrouve dans les amendements ou dans le projet. Alors, il va falloir être prudent à cet effet-là.

J'ai une question à vous poser. Dans le projet de loi tel qu'il est, est-ce que pour certaines sociétés, parce

que chacune est différente, on verra demain les trois autres... mais, dans l'une ou l'autre de vos sociétés, est-ce que ce projet de loi peut amener des coûts supplémentaires d'opération actuellement?

**Le Président (M. Labbé):** M. Beldié.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans chacune des sociétés, nous nous sommes consultés, et puis je pense que ça, ça a été prévu, et c'est pour le meilleur fonctionnement des sociétés. Alors, il n'y a, à notre connaissance, pas de coûts supplémentaires d'opération.

**M. Gobé:** Non? Donc, que ce soit la STO ou les autres, ceux qui vont être fusionnés, il n'y aura pas de coûts supplémentaires.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** C'est pas ce projet de loi là qui va créer des coûts supplémentaires.

**M. Gobé:** Donc, c'est le statu quo, ça ne change rien à ce moment-là. S'il n'y avait pas eu de fusion, est-ce que ce projet de loi là aurait été nécessaire?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans le cas de certaines sociétés, oui.

**M. Gobé:** Lesquelles, par exemple?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Pardon?

**M. Gobé:** Lesquelles?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans le cas de la STL, par exemple.

**M. Gobé:** Oui,

• (21 h 30) •

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans le cas de la STL, on avait déjà commencé à réfléchir depuis il y a pas mal longtemps parce que c'est une loi qui datait de 1984 et c'était tout à fait désuet. Vous savez, quand vous êtes obligé d'acheter un devant d'autobus à 3 500 \$, puis il y a un seul fournisseur, vous êtes obligé de passer ça à votre conseil d'administration, après ça vous êtes obligé d'aller présenter ça à la ville parce qu'il y a un seul fournisseur, alors, il y a une lenteur là, puis un autobus qui attend dans la cour qui n'a pas de devant. En tout cas, je vous donne cet exemple-là, mais il y en a, je peux vous en sortir beaucoup d'autres. Alors, dans le cas de la STL, je vous donne l'exemple parce que je suis président du conseil de la STL, je la connais bien, mais pour d'autres sociétés aussi. Dans le cas de la STRSM, je pense que ça fait plusieurs années, quatre, cinq ans, qu'ils voulaient, en tout cas, une révision de la loi. Alors, dans cet esprit-là, je vous dis que pour certaines sociétés, en tout cas, fusion, pas fusion, ça s'imposait.

**Le Président (M. Labbé):** M. le député, si vous permettez, il y a M. Vandelac, je pense, qui aurait un commentaire.

**M. Vandelac (Pierre):** Oui. Effectivement donc, nous avons demandé depuis quelques années à

moderniser nos lois, principalement en ce qui concerne toute la section des approvisionnements, pour nous permettre de faire... d'abord simplifier les approvisionnements en commun, puisqu'on se regroupe actuellement entre sociétés pour bénéficier effectivement d'effets... évidemment d'effets des quantités, donc un effet sur les prix, à la baisse, et également pour nous permettre de s'associer à d'autres corporations publiques d'approvisionnement en commun dans des secteurs tout à fait... ou pour des produits très spécifiques.

Donc effectivement, oui, il y avait eu des demandes de réviser nos lois pour les moderniser, les rendre plus souples et plus efficaces, plus efficaces dans... pour le monde du commerce. Voilà.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, monsieur. M. le député.

**M. Gobé:** Oui. Dans votre mémoire, vous mentionnez, bon, que ce projet de loi découle uniquement... directement, uniquement du processus de fusion municipale. M. Vandelac, je trouve ça très intéressant, ce que vous nous dites. Vous dites: Oui, il faut aller réviser les lois, il faut aller revoir le cadre. Enfin, on parle ici, même au niveau des conventions collectives, on parle de tout ça. Donc, on voit que vous demandiez une réforme assez globale, hein. Et je ne vois pas dans le projet de loi de réforme globale, malgré tout. Est-ce que, s'il y avait pas eu de fusion municipale, c'est le même genre de loi que vous auriez aimé avoir ou ça serait laquelle que vous auriez... qu'est-ce que... Quel genre de loi vous auriez aimé avoir? Parce que...

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Dans notre cas... Je peux vous dire que dans notre cas, à la STL, entre autres, 90 % de ce qu'on avait prévu modifier, on le retrouve là.

Oui, évidemment les autres membres aussi, je veux dire. Je ne devrais pas parler uniquement pour la STL, je ne suis pas ici juste pour la STL, là — demain matin, ça sera le tour de la STL — mais on a consulté... on s'est consulté tous ensemble, puis avec les amendements que M. le ministre vient de mettre sur la table, je pense que ça rejoint à peu près 90 % de ce qu'on voulait comme modification.

**M. Gobé:** C'est quoi le 10 % qui vous manque?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Ben, il y a toujours... Vous en retrouvez quelques-uns là-dedans. M. le ministre a dit: Ben, il y a telle chose qui est pas acceptable ou enfin tel point qui n'est pas acceptable, là. Entre autres, on avait soumis des demandes concernant l'introduction de la concurrence balisée. Je veux dire, semble-t-il qu'on pourrait le retrouver peut-être plus tard, mais on ne le retrouve pas là. Alors, dans 90 %, ça répond à nos préoccupations, aux préoccupations des neuf sociétés qui sont ici présentement.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Beldié. Alors, il y a M. Fortin, je pense, qui a un commentaire supplémentaire.

**M. Fortin (Jacques):** Oui. Sans donner des scoops, là, parce que mon président... le président de

mon conseil va être là demain, donc sans lui enlever tout son contenu, je dois dire que, bon, même si... La majeure partie du projet de loi, c'est sûr que c'est des choses sur lesquelles on demandait depuis longtemps au ministère des Transports. Bon. Moi, je dirais peut-être pas chez nous jusqu'à 90 %, mais peut-être jusqu'à 80 %. Puis demain on va vous parler de l'autre 20 %.

Une chose qui est sûre, pour la STCUM, avec la mise en place de la CMM, l'AMT, les changements qu'ils ont eus successivement à la loi de l'AMT, la CMM, je veux dire, quant au métro, là, on commençait à être perdu un petit peu. D'ailleurs, on a été obligé, là, même après le dépôt du projet de loi, de continuer de discuter avec le ministère pour resserrer un peu toute la question de la gestion, hein, la gestion de cet équipement majeur dans la région de Montréal. Et demain d'ailleurs on va aborder cette question-là, hein, puis, pour nous autres, ça devenait important, hein, qu'on fasse le point.

L'autre avantage majeur de cette loi-là, hein, en particulier pour nous les trois sociétés de transport de la région de Montréal — comme disait M. Vandellac, on travaille beaucoup ensemble — c'est qu'on va avoir une loi relativement uniforme, hein. Et ça, c'est notre désir depuis longtemps de dire: On va-tu travailler un peu sur les mêmes bases? Par exemple, quand on fait nos approvisionnements, on fait de plus en plus d'approvisionnement en commun. Ben, de pouvoir travailler une même base, qu'on soit pas toujours obligé d'écrire au ministre pour lui demander la permission de faire ci, de faire ça. D'ailleurs, on va revenir là-dessus demain, sur ces questions-là où on... Tu sais, arrêter d'être obligé toujours de demander la permission au monde pour faire notre job, dans le fond.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Fortin. M. le député.

**M. Gobé:** Oui. Vous avez évoqué rapidement le mot «concurrence». Vous pouvez peut-être élaborer quelques minutes, un peu plus sur cette dimension qu'on retrouve pas dans le projet, mais que vous semblez quand même considérer peut-être pour plus tard. Mais, en tout cas, profitons-en maintenant.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Bien, comme je vous ai dit tout à l'heure, la priorité numéro un, c'est d'adopter le cadre institutionnel, et alors, ça serait d'introduire cette notion-là de façon à ce qu'on devienne plus performant, qu'on opère à coûts... à meilleurs coûts et, en même temps, qu'on donne... qu'on puisse donner un meilleur service à nos clients, et ça sera une façon de prendre de l'expansion, parce que si on a... Cet argent-là, il devra être réinvesti dans l'amélioration de services et en donner...

**M. Gobé:** Excusez-moi, c'est parce que je comprenais «concurrence». Comment voulez-vous faire de la concurrence et avec qui?

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Je vais demander à M. Turbide, le directeur général.

**M. Gobé:** Ça prend deux personnes ou trois pour faire concurrence.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Turbide, je vous cède la parole.

**M. Turbide (Gaétan):** Merci. Alors, quand on parle du terme de «concurrence», on utilise le terme «concurrence balisée», surtout au niveau de l'exploitation où des moyens pour exploiter. Je vous dirais, c'est traditionnellement, entre guillemets, utiliser des transporteurs privés aux fins de l'exploitation et ainsi créer une concurrence à l'égard des coûts d'exploitation.

Et pour répondre à votre question et aussi à une question qui a été posée précédemment concernant est-ce qu'il aurait été sage d'ouvrir les conventions collectives, je vous dirais, quand on regarde ce qui se passe dans le monde du transport en commun autour de la planète, je pense pas que la solution, ça soit de s'adresser au contenu des conventions collectives à l'intérieur du cadre législatif. Il faut surtout, je vous dirais, prendre le temps de regarder les différents modèles et voir les opportunités qui peuvent nous être données pour faire les choses différemment, arriver à réduire les coûts d'exploitation, sinon augmenter le niveau de service. Et ça, je vous dirais, on y croit parce que la preuve qui nous est donnée par d'autres sociétés, qu'elles soient européennes, quelques-unes américaines, fait en sorte qu'inévitablement ça devient une tendance lourde, et je pense qu'on va y arriver ultimement.

Mais la loi actuelle s'adresse, je vous dirais, comme on en a discuté depuis le début, au cadre institutionnel, mais ça ne veut pas dire pour autant, comme le disait M. Beldié, qu'il faut mettre de côté ces priorités-là. On pense que ça demeure tout à fait important parce qu'il faut effectivement, devant la rareté des ressources, trouver de nouvelles façons de faire les choses et une nouvelle façon de rendre le service aussi.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Turbide. Il y a M. Fortin, je pense, qui avait d'autres commentaires.

**M. Fortin (Jacques):** Et un peu dans la poursuite de... dans la poursuite de ce que viennent de dire mes collègues, une des façons aussi de devenir plus efficace, c'est de s'associer au secteur privé, hein, parce qu'il y a toujours la possibilité de dire: Bon, bien, je vais donner une partie du travail que je fais, le donner au secteur privé. Mais nous, ce qu'on se rend compte aussi, c'est: une façon d'avoir de l'émulation, c'est de s'associer au secteur privé. Nous, il y a deux cas chez nous qu'on a faits, en particulier, il y en a un cas, par exemple, c'est au niveau de l'informatique. On avait une unité de développement chez nous; on a enlevé cette unité-là, on a diminué d'à peu près 50 personnes le nombre de personnes en informatique, on a imparti la centrale informatique et on s'est mis à travailler avec le secteur privé dans toute l'implantation de modèles intégrés de gestion.

L'autre modèle, l'autre chose qu'on a faite, c'est la création d'un bureau de projets avec Dessau-Soprin, composé de 75 % de Dessau-Soprin, 25 % d'employés de la STCUM, et on est en train de travailler sur tout le remplacement des équipements fixes des métros, et c'est ce bureau de projets là qui va réaliser tout le côté

équipements du métro, du prolongement de métro à Laval.

Donc, dans la loi — et ça, ça faisait longtemps qu'on demandait ça — la loi donne la possibilité à la STCUM — mais on va vous revenir là-dessus, les autres sociétés aimeraient peut-être avoir le même privilège — donne la possibilité de s'associer comme ça au secteur privé. Nous autres, il est pas question de commencer à faire concurrence puis de faire du dumping par rapport au secteur privé, c'est plus s'associer puis aller chercher les méthodes de travail, et en même temps surtout transférer nos connaissances, hein. Parce que, je prends l'exemple particulier du métro. Ce qu'on se rend compte, c'est qu'il y a plus d'expertise au Québec en matière de métro. C'est sûr que Lavalin, ils vont construire des métros à l'extérieur, mais c'est plus de la gestion de projet, il y a pas de spécialistes de système, hein, des systèmes du métro chez Lavalin. Il y en a pas chez Tecsub, il y en avait pas chez Dessau-Soprin. Et, dans le fond, ce qu'on est en train de faire en s'associant avec eux autres, c'est de recréer cette expertise-là, hein, c'est de recréer cette expertise-là qui éventuellement va pouvoir être exportable.

• (21 h 40) •

C'est la même chose au niveau de l'exploitation, on est les seuls à exploiter un système guidé, au Québec. Il y a personne d'autre qui est capable de faire ça. Et, de plus en plus, dans le monde, ce qu'on demande aux gens, c'est non seulement de construire, mais c'est aussi d'exploiter. Donc, c'est ce genre de choses-là qui peuvent nous aider aussi et qui peuvent aider la société québécoise à être plus productive.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Fortin. M. le député.

**M. Gobé:** Oui. Alors, je vous remercie beaucoup, je pense qu'on a fait pas mal le tour des questions que j'avais à vous poser ce soir. Je sais que demain on va se revoir sous d'autres chapeaux. Alors, peut-être, on pourra continuer les discussions de manière un peu plus pointue. Alors, en ce qui me concerne, M. le Président, bien sûr...

**Le Président (M. Labbé):** Merci.

**M. Gobé:** ...ça met fin à mon questionnement pour ce groupe.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le député. Alors, je remercie tous les intervenants au niveau de l'Association du transport urbain du Québec. Merci de votre prestation. Alors, je vous libère.

J'inviterais maintenant les personnes de l'Office des personnes handicapées du Québec à bien vouloir prendre place. J'ajourne quelques minutes, le temps de permettre aux gens de s'installer. Merci.

*(Suspension de la séance à 21 h 41)*

*(Reprise à 21 h 42)*

**Le Président (M. Labbé):** Alors, bien vouloir prendre place, s'il vous plaît, nous allons commencer

dans quelques secondes. Bienvenue à l'Office des personnes handicapées du Québec. Alors, sans plus tarder, je vais demander à M. Norbert Rodrigue, qui est connu mondialement maintenant, de nous faire la présentation des gens qui l'accompagnent. Vous avez 20 minutes. Je pense que vous êtes habitués au processus, M. Rodrigue. Alors, nous présenter les gens qui vous accompagnent, et vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire.

### Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

**M. Rodrigue (Norbert):** Alors, merci, M. le Président. M. le ministre, madame, Mmes, MM. les membres de la commission, je voudrais vous présenter — on commence à être connus, je pense, en commission parlementaire sur le transport — Guy Gilbert, à ma droite, qui est conseiller à l'Office, professionnel, et Denis Boulanger, qui est adjoint au président.

M. le ministre, on s'excuse, on a été invités et on a décidé à brève échéance de venir devant la commission pour présenter notre point de vue. Nous n'avons pas déposé de mémoire formel, mais nous exposerons notre point de vue en rappelant un certain nombre de choses, en rappelant notamment que, depuis plusieurs années, les utilisateurs du transport adapté — puisque c'est les gens que nous représentons au nom ou avec lesquels nous parlons de cette situation — leurs représentants du milieu associatif et l'OPHQ, on demande une révision en profondeur de l'organisation et de la dispensation des services de transport adapté en raison principalement de la difficulté des services de transport adapté à répondre adéquatement aux besoins en transport des personnes handicapées.

Au cours des deux dernières années, le ministère des Transports a mis en branle un profond remaniement de l'ensemble du dossier transport et a procédé à de nombreuses consultations sur des secteurs concernant le transport ayant une incidence sur la réponse au besoin en transport des personnes handicapées. Je voudrais mentionner, entre autres, la réforme du transport par taxi, la révision du cadre d'organisation et de financement notamment du transport adapté.

À cet effet, nous avons eu l'opportunité d'apporter notre contribution à la réflexion du ministère par la présentation de différents mémoires ou avis. Ces documents nous ont fourni l'occasion aussi d'appuyer ou d'adopter un ensemble de recommandations et de pistes d'action qui portaient entre autres sur l'accessibilité, la disponibilité des services, l'adaptation des équipements et des interventions, la mobilité et la sécurité.

Nous prendrons, si vous le permettez, M. le Président, dans l'espace que vous me donnez, le temps de renouveler un peu devant la commission l'essentiel des recommandations que nous avons traitées dans le passé avant de commenter la loi spécifiquement qui nous intéresse ce soir. Les principales recommandations ou pistes de solution formulées par notre organisation au cours des deux dernières années constituent non seulement un certain nombre de souhaits mais on insiste pour qu'il y ait aussi ces réalisations annoncées. Par

exemple, que soit assurée une meilleure utilisation des ressources en transport régulier adapté desservant les personnes handicapées par une plus grande accessibilité, un meilleur choix de mode de transport selon les besoins réels — entre autres, taxis réguliers, adaptés, minibus, etc. — une plus grande utilisation du taxi régulier et adapté, une mise en commun et une coordination des ressources disponibles dans différents services ou réseaux de service, une gestion des services qui doit répondre à des critères de performance préétablis et vérifiables par le ministère.

Que soit favorisée l'adaptation du transport régulier pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite, dont les personnes handicapées, en continuant entre autres de soutenir l'achat d'autobus à plancher bas, en adaptant davantage l'aménagement intérieur des autobus réguliers et en formant des chauffeurs à fournir un accueil plus adéquat, en adaptant progressivement les stations du métro de Montréal et son environnement y donnant accès.

Que soit assuré le développement d'une flotte de taxis adaptés. Et je voudrais souligner notre plaisir d'entendre la ministre des Finances annoncer 1 400 000 \$ récurrents, si j'ai bien compris, sur cinq ans, ce qui nous permettra de partir de 50, 60 taxis puis aller vers 400 à peu près. Et ça, dans ce sens-là, ça nous réjouit de voir qu'on pourra progresser à cet égard.

Que soit favorisé le développement de la réciprocité interservices sur l'ensemble du territoire québécois et que soit apporté un soutien technique et financier à l'amélioration des systèmes de réservation et de répartition des déplacements. C'est pas au ministère, c'est pas aux parlementaires que je vais apprendre qu'on doit corriger un certain nombre de situations, par exemple sur la répartition et sur la question des réservations.

Que des services de transport adapté soient disponibles dans toutes les municipalités du Québec.

Or, comme nous le soulignons, des démarches initiées par le ministère font entrevoir une réponse positive aux besoins de changement dans la desserte en transport des personnes handicapées. Nous tenons, M. le Président, à confirmer notre appui à toute démarche qui permet la mise en place de services qui répondent avec efficacité et efficience aux besoins en transport des personnes handicapées.

En ce qui concerne la Loi 24 ou n° 24, quelques commentaires. Nous reconnaissons d'abord en premier lieu aux sociétés de transport une place privilégiée pour concourir aux mieux-être des personnes handicapées résidant sur leur territoire. Si nous considérons que la majeure partie de la population du Québec réside sur ces territoires, l'impact de leurs interventions en matière de services à la population est très considérable et elle mérite encore plus d'être bien cernée par une législation nationale. Le besoin, par exemple, de complémentarité des interventions de ces sociétés avec le ministère, les différents organismes gouvernementaux, les réseaux de services, le milieu associatif, à notre avis, ce besoin de complémentarité là, il est fondamental. Et le transport soutient par conséquent l'intégration dans différents milieux d'activités de la communauté. Il assure ou facilite ainsi les liens entre les différents milieux de vie ou d'activités de l'ensemble des citoyens.

On n'a pas idée de ce que signifie le transport comme moyen quand on parle de la participation politique, économique, sociale, des citoyens du Québec. On n'a pas idée. Et, dans ce sens-là, c'est pour ça qu'on accorde autant d'importance à ces questions-là, en ce qui nous concerne, d'autant plus que les gens avec qui on travaille ont des situations particulières.

Alors, on le sait, M. le ministre, dans les arrières-pays, dans certains territoires, la participation des citoyens ordinaires, mobiles, autonomes, nous interpelle à l'occasion. Alors, dans ce sens-là, les efforts qui sont faits, on est fier d'y participer puis on espère qu'on va répondre au plus grand besoin possible.

En ce qui concerne les dispositions à l'article 8 à 17 concernant le conseil d'administration, ou la représentation sur le conseil, on appuie évidemment la proposition d'un représentant des usagers des services adaptés aux besoins des personnes handicapées au sein de chaque conseil d'administration de société. Cependant, cette représentation, on la souhaite, bien sûr, significative, et on souhaite que pour qu'elle soit significative, que ce soit fait de façon concertée avec le milieu représentant ces mêmes usagers. Nous comprenons qu'en ce qui concerne les trois sociétés pour lesquelles aucun représentant n'est identifié, nous comprenons que ce qui précède s'appliquera lorsque les fusions se réaliseront.

• (21 h 50) •

En ce qui concerne les comités consultatifs, à l'article 55 jusqu'à 59, on est en accord avec le maintien de cette possibilité de création de comités consultatifs. Si vous voulez notre opinion, nous croyons quant à nous — et on le dit avec humilité mais avec conviction — qu'un comité consultatif sur le transport régulier et le transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, il devrait être mis en place dans les sociétés en support au conseil d'administration, comme lien indispensable entre la société de transport et les partenaires du milieu. Et là, on pourrait... on n'a pas besoin de spécifier qu'il s'agisse du communautaire, des établissements scolaires ou de santé, ou encore des organismes gouvernementaux.

En ce qui concerne la participation des sociétés, donc des municipalités de son territoire, au financement des services, il est dit clairement que les sociétés doivent obligatoirement offrir des services adaptés aux personnes handicapées, hein, il y a une disposition qui dit ça clairement. Toutefois, l'étendue de leur participation financière en transport adapté et en adaptation du transport régulier, quant à nous — et vous nous direz si on se trompe, si on a mal compris — cette participation devrait être identifiée dans le projet de loi. On sait bien qu'il en est question ailleurs mais on pense qu'il serait important de l'identifier à ce niveau-là.

La participation financière des municipalités de leur territoire au programme de transport adapté, on le sait, ça a connu des fluctuations au cours des dernières années. Certaines apportent une contribution inférieure aux attentes qui s'établissent à 20 % tandis que d'autres ont tendance à contribuer à la baisse au fur et à mesure que les contributions du ministère et des utilisateurs augmentent. La réponse aux besoins en subit des contrecoups inévitables et les utilisateurs connaissent dans bien des cas une diminution de service. C'est

pourquoi on insiste tant sur cette question-là. Et, on serait les premiers à se réjouir si vous n'aviez pas besoin comme gouvernement éventuellement d'utiliser des mesures plus coercitives pour dire l'apport que comporte... ou l'obligation qui est faite aux sociétés de transport, elle devra être respectée. On souhaite pas ça. Mais on vous l'a déjà dit dans une commission antérieure, s'il fallait le faire, on pense qu'il faudra le faire.

**Adaptation du transport régulier.** L'adaptation du transport régulier doit demeurer une priorité pour toutes les sociétés de transport en commun. Nous recommandons que l'adaptation du transport... du réseau régulier sur le territoire des sociétés de transport pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite soit inscrite dans la loi de façon à ce que les plans stratégiques de développement incluent cette dimension, ceci dans le but, je dirais, d'une meilleure utilisation des ressources et afin de permettre au plus grand nombre de personnes handicapées ou à mobilité réduite possible de profiter des possibilités plus étendues de déplacement qu'offre le transport régulier.

On recommande également que dans le cas de la Société de transport de Montréal, que l'objectif d'une adaptation progressive du métro de Montréal soit inscrit dans la loi, à l'article 144 notamment, en ajoutant tout simplement un petit mot, un petit mot qui est «adapté», c'est-à-dire, à 144, on dit:

«144. La Société de transport de Montréal doit déposer pour adoption à la ville de Montréal, pour les trois exercices financiers subséquents, le programme de ses immobilisations afférentes au réseau de métro...» On proposerait d'ajouter «adapté», parce qu'on pense qu'il faut commencer les efforts dans cette situation-là. À cet effet, M. le ministre, nous souhaitons la création d'un comité aussi — on pense que ça serait utile — avec les partenaires du territoire de la Société de transport de Montréal pour le développement de scénario d'adaptation des stations actuelles et futures. Nous réitérons notre disponibilité à cet égard.

Pour ce qui est des dispositions qui veulent assouplir un certain nombre de règles dans la loi, par exemple l'octroi de contrats avec des entreprises de taxi, par exemple, ou encore lorsqu'il s'agit de services aux personnes handicapées, tels que prévus à l'article 76, nous comprenons que cela vise à améliorer l'offre de service. On est d'accord avec ça. Cependant, nous souhaiterions que ça ne veuille dire d'aucune manière pour les sociétés de transport un désengagement. Et à cet égard-là, on pense que la responsabilité des sociétés de transport doit rester claire même si elles peuvent, en fonction de règles assouplies, faire en sorte que l'offre soit celle qu'elles pensent qu'elle devrait être. Tout comme il est important, à notre avis, M. le ministre, que le ministère du Transport continue d'assumer le leadership comme il l'a fait depuis les dernières années en particulier au plan national. Je l'ai dit depuis deux ans, je le répète: C'est fondamental que notre ministère assume le leadership. Il l'a fait et il a entrepris des travaux importants. Bien sûr que parfois ça demande plus de temps, bien sûr qu'on sait très bien que vous êtes soumis à un certain nombre de pressions ou d'influences et bien sûr qu'on sait que les arbitrages ne sont pas faciles. Et, des fois, j'essaie de me mettre à votre place

ou à la place du ministre des Transports quel qu'il soit et je me dis: Ça doit pas être si simple que ça, de faire les arbitrages. On a connu d'autres secteurs d'arbitrage où les dimensions étaient moins larges, mais les complications étaient présentes aussi.

Alors, M. le Président, je terminerai en disant que ce projet de loi, quant à nous, confère une meilleure place aux personnes handicapées utilisatrices de transport adapté ou de transport régulier. On considère que c'est un atout majeur qui ne peut qu'enrichir les discussions qui ont trait par exemple à l'amélioration des services aux usagers, et cet apport vient en complémentarité aux diverses autres mesures qui sont en cours et qui vont nous être annoncées, qui visent une meilleure desserte des personnes à mobilité réduite, dont les personnes handicapées.

Nous réitérons, M. le Président, au ministre et ses collaborateurs notre intérêt et notre disponibilité à participer aux structures de consultation et de concertation que le ministère et que les sociétés de transport pourront créer relativement au transport des personnes handicapées. Nous apprécions, en passant, notre participation actuelle à un comité débutant, mais un comité qui est présent, sur ce qu'on appelle l'harmonisation des ressources en transport adapté et notamment aussi le comité de formation des chauffeurs de taxi, ce à quoi nous contribuons depuis un certain nombre de temps. M. le Président, je vous remercie.

**Le Président (M. Labbé):** Merci beaucoup, M. Rodrigue, pour votre prestation. Alors, sans plus tarder, je cède maintenant la parole au ministre.

**M. Chevrette:** Tout d'abord, je voudrais vous inviter le 6 au matin. Le 6 juin au matin, nous rendrons publiques précisément les nouvelles orientations, les nouvelles directives en ce qui regarde le transport adapté. Et également je rendrai public, je pense, le 6 juin également... Je vous invite parce qu'on va rendre public le programme de conversion de taxis en taxis adaptés, comme je m'y étais engagé. Et, comme j'ai l'habitude de tenir mes engagements, surtout suite à votre prestation devant la commission l'an passé, on donne suite exactement aux orientations, et vous verrez les objectifs que l'on a, les nombres, le temps et la façon d'y arriver.

Donc, un autre mot sur le transport adapté. Malgré les 36 % d'augmentation depuis 1997, à raison à peu près de 8 % par année, on se rend compte qu'il était temps par exemple qu'on fasse un petit peu... qu'on assure une forme d'équité dans cela. Vous vous rappellerez qu'il y a des municipalités, qu'il y a des villes complètes qui ne participent pas à aucun sous au transport adapté. Aucun. C'est le gouvernement puis l'utilisateur, point. Il y en a d'autres qui sont à une infime pitance, et je pense qu'effectivement il fallait amener de l'équité dans ça, et j'ose espérer que les directives que l'on émettra, les nouvelles consignes, directives, seront susceptibles d'en arriver à créer une équité et quelque chose... non seulement une équité mais, je pense — comment dirais-je? — quelque chose qui correspond à un besoin, qu'on a accepté, comme société, mais qu'on était rendu à subventionner tout simplement sans avoir d'effets percutants. On mettait de

l'argent puis, au bout de quelques semaines à peine, c'étaient ou des menaces de réduction ou autre chose, comme vous avez souligné.

On vous avait dit qu'on en tiendrait compte également, qu'on tiendrait compte de vos orientations. Je pense qu'on en a tenu compte en vous mettant sur les conseils d'administration. Je pense qu'on respecte, encore là, une orientation qu'on avait acceptée de votre part. Vous remarquerez que le transport adapté, c'est pas un «peut», c'est «les sociétés doivent», en ce qui regarde le transport adapté. C'est «peut» au niveau du transport pour personnes à mobilité réduite, mais c'est «doit» au niveau des personnes handicapées.

● (22 heures) ●

Vous avez fait quelques remarques. Il y en a une, si j'ai bien saisi, vous suggérez un comité technique. On en a déjà un d'ailleurs à l'article 144, on en a un, comité, à l'article 144, et on va... on va vous offrir précisément d'intégrer ce comité-là. Parce que je pense que ça peut être effectivement intéressant, que vous puissiez fournir votre expertise sur le comité que nous avons présentement. Parce que c'est toute la question des métros, est-ce que... Si on mettait une boucle de métro neuve, par exemple, pour handicapés, il va falloir qu'on fasse au moins une place à quelque part pour qu'ils débarquent. Ils peuvent bien prendre les trois de Laval... Supposons que les trois de Laval se construisent avec accès pour handicapés, mais, s'ils veulent aller à Montréal, il va falloir qu'on prévoie quelque chose à Montréal, sinon... On peut pas faire ça isolé à moins qu'on le permette exclusivement sur une rame très courte. Il faut faire des évaluations de coûts. On se lancera pas ici, ce soir, dans des... des promesses qu'on pourrait pas tenir ni un ni l'autre, là. Je pense qu'on va le regarder comme il faut, on va vous faire... vous allez nous accompagner dans les études que nous allons faire là-dessus. Puis ça nous fait plaisir de voir que vous acceptez de nous offrir votre support et votre aide et que vous avez un intérêt à participer à ces comités-là.

À l'article 76, d'autre part... je voudrais vous ramener là parce que je suis pas certain d'avoir... je suis pas certain de l'interprétation que vous donnez à l'article 76. C'est parce que, si j'ai bien compris, vous disiez que vous craigniez le désengagement des sociétés, alors que, si vous regardez le troisième paragraphe, là, c'est loin d'être du désengagement. On dit: «Au moins un membre siège sur le conseil d'administration d'une personne morale visée au deuxième alinéa et la société assume tout déficit d'exploitation.» Je sais pas si c'est de l'interprétation. Il nous apparaît, en tout cas, nous, dans le texte que l'on vous donne, que ce n'est pas un objet de désengagement, c'est plutôt... c'est plutôt un texte qui engage davantage.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Rodrigue, commentaires.

**M. Rodrigue (Norbert):** Bien, écoutez, sur 76, si c'est ça, la réponse et si, comment dirais-je, cette disposition engage davantage, nous autres, je veux dire, on a plus rien à dire. Mais on insistait parce qu'il est arrivé des situations dans le passé où les assouplissements de règles pouvaient permettre à certains,

comment dirais-je, initiateurs et possesseurs d'un certain nombre de moyens de se désengager. Et cette disposition, où un membre du conseil siège et où la société assume tout déficit, je comprends que ça... c'est une arme intéressante et importante pour faire en sorte que non seulement elle ne se désengage pas, mais que ce soit, si j'ai bien... si je le lis bien...

**M. Chevette:** D'autant plus que vous avez un membre maintenant au conseil d'administration de la société.

**M. Rodrigue (Norbert):** Oui. Oui.

**M. Chevette:** C'est pour ça que je dis que ça peut pas... en tout cas, remarquez bien que c'est peut-être une question d'interprétation, mais, nous, on pense que c'est beaucoup plus fort que c'était.

**M. Rodrigue (Norbert):** Ce qui a ajouté à notre préoccupation, c'est lorsqu'on dit, par exemple au deuxième paragraphe de 76: «Lorsque ces services sont destinés aux personnes handicapées, un contrat visé au présent article n'est assujéti à aucun formalisme d'attribution.» Et, quand on prend l'économie générale de l'ensemble de l'article, on s'est dit: On va prévenir de ce qu'on en comprend et du danger qu'on soupçonne. Alors, dans ce sens-là, on prévient, et tant mieux si vous nous dites que c'est... au contraire, ça ne se peut pas.

**M. Chevette:** Pourquoi on a mis ça d'après vous? C'est parce qu'on voulait pas que ce soit nécessairement donné, comme on le fait à l'habitude, au plus bas soumissionnaire, qui a aucune formation, qui a aucun véhicule adapté puis qui est... qui embarque... puis qui dit: Embarque, ça presse. Puis vous savez tout ce qui s'ajoute, puis il rouvre la porte puis c'est tout juste s'il ne t'écrase pas les doigts, puis... On veut que ça soit un service quand même de qualité, ça.

**M. Rodrigue (Norbert):** De qualité. Bon, bien, c'est un... c'est un souci partagé, M. le ministre, et...

**M. Chevette:** Donc...

**M. Rodrigue (Norbert):** ...et si... Vous savez, la lettre, c'est une chose, et l'esprit en est une autre. Si on peut préciser la lettre pour clarifier l'esprit, et c'est ce que vous faites, tant mieux.

**Le Président (M. Labbé):** Excellent. Merci. M. le ministre.

**M. Chevette:** Moi, je voudrais vous remercier. C'est très clair, votre position est très, très claire. Je pense qu'avec les clarifications que j'ai faites, si d'autres de mes collègues veulent prendre du temps... Moi, je voudrais vous remercier d'avoir pris la peine de vous déplacer puis de témoigner devant nous. Et puis je suis heureux de voir que les échanges... les commissions parlementaires servent. Quand on regarde la succession de vos présences, je vous vois de plus en plus le sourire accroché.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le ministre. Il y aurait peut-être M. le député de Vachon qui avait une question.

**M. Payne:** Juste un commentaire. Je me réjouis des informations du ministre à l'égard des modifications apportées en ce qui concerne le taxi puis le transport des personnes handicapées. C'est quelque chose qui nous touche énormément et quotidiennement dans les comtés. Il n'y a pas un meilleur baromètre qu'un député qui sait qu'est-ce qui se passe, je pense, au Québec, lorsqu'on est objectif. Puis ça, c'est un gros morceau, c'est tout un gros morceau qui s'en vient. Puis je pense que c'est un parfait exemple d'une collaboration de quelqu'un comme le président de l'Office des personnes handicapées du Québec, qui, à travers les années, a donné un petit bout de sa vie pour avancer ce genre de cause là. Et c'est terriblement important. On reçoit les recommandations, les demandes, les exigences à chaque semaine dans cette matière-là.

Le seul commentaire que je dirais, c'est que c'est tellement important de voir de temps à autre la cohérence dans nos lois puis la manière qu'on adopte les lois, comment ça affecte d'autres lois. Et, quand on voit la réforme sur le taxi, hein, bien on prend le temps nous aussi de regarder, de bonifier l'industrie du taxi tout en modifiant notre politique à l'égard des personnes handicapées. Puis faire une cohérence de l'ensemble, je pense que c'est assez important. Et je voudrais féliciter à la fois le président et le ministre à cet égard-là pour... Je pense que ça, c'est le progrès vrai pour...

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le député de Vachon. Sans plus tarder, je cède maintenant la parole au député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Alors, merci beaucoup, M. le Président. M. Rodrigue, messieurs qui l'accompagnent. Alors, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue ici, à cette commission parlementaire, au nom de mes collègues la députée de Marguerite-Bourgeoys et la députée de Sauvé, qui se sont jointes à nous et qui nous démontrent là leur intérêt pour les personnes handicapées au Québec. Et elles viennent, comme vous le savez, de la région de Montréal. Et dans la région de Montréal nous avons une problématique particulière, hein, qui est celle, qu'on retrouve dans les médias assez épisodiquement ou des fois assez régulièrement, de citoyens ou de citoyens qui ont un certain nombre de plaintes ou de... qui décrivent des situations un peu ubuesques des fois et quelquefois tristes et désolantes en ce qui concerne leurs déplacements et les services qu'ils reçoivent.

Avant votre arrivée, j'ai eu l'occasion d'évoquer dans mes remarques préliminaires, devant les autres personnes, que certains de ces cas... des gens qui doivent attendre deux, trois jours pour avoir un service, d'autres qui se voient, après avoir attendu... un rendez-vous à 8 heures, à 9 heures se faire appeler, s'ils ont un cellulaire, sinon ils se font appeler chez eux pour dire qu'elle viendra pas mais vu qu'ils sont devant la porte, on peut pas les rejoindre. Enfin, des choses comme ça. Des gens qui ont des rendez-vous à l'hôpital sont obligés d'annuler, des gens qui doivent se déplacer pour aller dans...

Ça avait même été tourné un peu en ridicule. J'avais posé la question en Chambre et j'avais cité le cas de ces gens, un organisme caritatif à Montréal de bienfaisance, qui prenaient les personnes âgées puis qui les emmenaient à leur party de Noël. Puis la soeur, qui s'occupe de — vous savez de quel cas je veux parler probablement... hein, la religieuse, qui s'occupait d'eux, disait dans le journal: J'ai même pas pu les amener à leur party de Noël. Alors, on avait tourné un peu en... en disant: Ah, ah, c'est pour le party de Noël. Mais il faut se rappeler que c'étaient des personnes âgées dont c'était la seule sortie, hein, des quatre derniers mois et que... handicapées, je veux dire, pas âgées, et que c'était pour eux quelque chose de très important.

Alors, moi, ce que je vois dans ce projet de loi là, c'est bien beau, on va peut-être essayer d'améliorer le service, mais je vois pas d'argent neuf, hein, je vois pas de... on réinvestit pas, hein, on investit... On n'investit pas plus, alors que tout le monde sait que ce qu'il manque pour donner un service supplémentaire, un service adéquat, hein, un service humain, un service qui respecte la dignité humaine des personnes handicapées, pour un, et, deuxièmement, qui leur permette de se déplacer, qui leur permette de vaquer à leurs activités... M. Rodrigue, vous avez parlé de l'appui potentiel, de toute la force des gens qui... une personne handicapée qui s'implique dans les régions ou même à Montréal économiquement, dans les arts, la culture.

● (22 h 10) ●

Ma collègue qui est porte-parole de la culture aurait peut-être des questions fortement intéressantes en ce qui concerne les personnes handicapées, la culture, les arts, et leur capacité de bouger, de se déplacer à des cadences et adéquatement lorsqu'elles en ont besoin. Mais c'est pas juste dans les arts. On retrouve ça dans l'enseignement, hein, pour les écoles et la formation professionnelle pour les adultes handicapés, un peu partout.

Vous, là, est-ce que vous auriez souhaité qu'on vous annonce, qu'on voie dans le projet de loi qu'on va augmenter les financements du transport en commun... transport adapté, handicapé? Est-ce que... Qu'on ait un objectif, qu'on dise: Voilà, maintenant, les sociétés devront atteindre telle et telle cadence et tel et tel et tel objectif, et puis l'État, bien, verra à modifier la loi pour le financement, faire en sorte qu'il y ait des revenus supplémentaires suffisants? Auriez-vous aimé trouver ça dans ce projet de loi là?

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Rodrigue.

**M. Rodrigue (Norbert):** Oui. Écoutez, non seulement nous aimerions ajouter à tout ce qui existe en termes de moyens, mais nous avons, depuis des mois, fait beaucoup de représentations. J'ai cité tout à l'heure l'ensemble des recommandations que nous avions faites dans le passé, mais nous sommes conscients qu'il y a une série de travaux en cours et on espère, comme plusieurs, qu'à la fin de la course... le taxi, ça a été annoncé, 1,4 million pour cinq ans, mais on espère que, pour les autres aspects, il y aura des moyens supplémentaires d'annoncés.

D'autre part, je voudrais souligner qu'en ce qui concerne la situation de Montréal, par exemple, on a

organisé, il n'y a pas si longtemps, quelques semaines, une rencontre — ministère du Transport, monde associatif, Société de transport de Montréal — pour examiner la situation et, bien sûr, essayer de voir collectivement, en partenariat, en tout cas à ce moment-là, cette journée-là, comment on pouvait corriger la situation à Montréal. Et, sur cet aspect-là, on s'attend à des résultats bientôt.

Bon, ceci étant dit, je vous dirais qu'en ce qui concerne des liens avec la culture, par exemple, bien sûr que je suis conscient de ça. Vous savez, je l'ai souligné tout à l'heure. Pour nous, c'est une question fondamentale. Moi, j'ai travaillé beaucoup sur le développement social et je l'ai dit à plusieurs reprises: pour des raisons de participation politique, sociale et économique, le transport est un moyen fondamental pour l'ensemble des citoyens et des citoyennes, notamment ceux et celles qui souffrent d'incapacité. Alors, dans ce sens-là, oui, on n'hésite pas, nous, et on le dit, puis on le répète, et constamment on fait ces représentations avec les personnes concernées pour faire en sorte d'illustrer les besoins et de faire en sorte d'obtenir des moyens supplémentaires.

On veut aussi rappeler, puis je l'ai mentionné tout à l'heure: il y a des sociétés de transport qui n'apportent pas la contribution qu'elles devraient apporter. Et j'ai assisté à plusieurs rencontres personnellement pour dire: La participation de la société, ça devrait être de 20 %, et des fois on est à 6, 7 %. Bon. On disait tout à l'heure: Dans certains cas, pas du tout. Alors, ça, je pense que là-dedans il y a une question d'équité aussi pour l'ensemble des territoires. À Montréal, puisque vous me parlez de Montréal, selon mes informations, la Société fait sa part, c'est-à-dire qu'elle ajoute ou qu'elle contribue au montant prévu. Ce qui n'empêche pas qu'on doit solutionner un certain nombre de problèmes. Alors, dans ce sens-là on espère nous aussi et on souhaite que collectivement, comme société, on puisse prendre ça en compte effectivement pour corriger les lacunes.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Rodrigue. Commentaire?

**M. Gobé:** Je suis bien heureux de voir que vous faites des compliments à M. Fortin.

**M. Rodrigue (Norbert):** Bien, je ne fais...

**M. Gobé:** Il est en arrière de vous. Je pense qu'il les mérite en effet, parce que vous savez que M. Fortin, chaque que j'ai eu l'occasion de, depuis que je suis à ce poste, d'avoir des plaintes, hein, ou des cas du transport adapté, qui nous arrivent... Et Dieu sait s'il y en a. Les gens prennent l'habitude, hein? Surtout avec Internet maintenant, c'est pas compliqué, ils tapent sur l'Assemblée nationale, ils regardent les porte-parole, ils cliquent dessus, puis là vous avez notre adresse, vous avez juste à taper votre message, puis on en reçoit... Et je veux dire que M. Fortin a toujours démontré un grand intérêt en effet pour cette problématique. Alors, je suis très heureux... Je ne veux pas trop, trop en dire, moi non plus, là, mais je suis très heureux de voir que vous connaissez... à Montréal.

Mais quels sont les avantages du projet de loi pour vous, là? Je veux dire, en dehors de ce qu'on a dit, le ministre a parlé, là, tout à l'heure d'un certain nombre de choses, mais est-ce que ça va améliorer, par exemple, la réciprocité intersociété?

**Le Président (M. Labbé):** M. Rodrigue.

**M. Rodrigue (Norbert):** Bien, écoutez, sur cette question-là on a beaucoup de travail à faire. Le projet de loi ne peut pas, à mon avis, régler ces problèmes-là à lui seul et, je le disais tout à l'heure, la complémentarité qu'on identifie comme étant si nécessaire entre les sociétés, mais entre les sociétés et les acteurs du terrain aussi, hein? Je veux dire, les organismes de toute nature. Je pense que le projet de loi ne peut pas faire ça tout seul. Et j'ai trop vu de cas dans ma vie où le projet de loi, où l'instrument, peu importe qu'il soit, ça dépend souvent de la volonté des hommes et des femmes.

Et dans ce cas-là je pense que le projet de loi devrait... Normalement, si on a une représentation dans les conseils d'administration adéquate, si on est là avec des conseils consultatifs ou des comités consultatifs qui observent la situation, etc., on devrait avoir en tout cas une contribution pour rapprocher les milieux des sociétés et des moyens de transport. Nous, on va contribuer à ça. Une de nos responsabilités, à l'Office, ou un de nos mandats, c'est la coordination des activités de cette nature-là, et on y travaille à l'année longue. Alors, c'est sûr qu'on va... on va surveiller ça, puis on espère que ça va favoriser les efforts que nous faisons.

En ce qui concerne les félicitations à M. Fortin, je peux dire qu'à chaque fois que nous avons communiqué avec M. Fortin nous sommes aussi bien reçus, ce qui ne veut pas dire qu'on félicite... féliciter M. Fortin à tous égards, même s'il le mériterait à plusieurs égards. Ce que je veux dire par là, c'est qu'il reste qu'à Montréal la Société fait des bonnes analyses, la Société fait ses efforts, mais la Société peut faire plus aussi à certains égards. Et dans ce sens-là ce n'est pas au plan financier, parce qu'elle contribue pour sa part, je pense, selon mes observations. Et on sait très bien tous les deux, M. Fortin et moi, qu'avec l'aide du ministère, avec la contribution des acteurs, on peut mener à bien des choses, je pense.

**Le Président (M. Labbé):** Alors...

**M. Gobé:** Oui, je vous en prie. Mais monsieur voulait répondre là-bas, je pense, quelque chose aussi.

**M. Boulanger (Denis):** Peut-être un ajout d'information.

**Le Président (M. Labbé):** M. Boulanger.

**M. Boulanger (Denis):** Il y a quelque chose aussi qui est satisfaisant ou intéressant pour nous quand vous parlez de perspective et de voir en termes de sous et d'autres moyens de développement. Quand on voit à l'article 116 qu'il va y avoir des plans stratégiques et, dans ces cadres de plans stratégiques là, sur une période de dix ans, on doit commencer à prévoir le transport

adapté, le transport des personnes handicapées, c'est quelque chose de très positif pour nous. Comme on a une place... comme les personnes handicapées vont avoir une place au niveau du conseil d'administration, puis de prévoir des choses à plus longue échéance, on pense, nous, que c'est un élément, sans annoncer de sous comme tels, qui va permettre de nous donner une perspective sociétale de développement. Donc, on trouvait que ce serait quelque chose d'intéressant.

**M. Gobé:** M. le Président...

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Boulanger. Il y a M. Rodrigue qui voulait rajouter un commentaire.

**M. Rodrigue (Norbert):** Un petit complément, un petit complément. Notre souci envers la situation des personnes handicapées, bien sûr il est total, mais notre souci, il n'est pas unique. Parce que, quand on observe la situation des personnes handicapées et la courbe, puis, quand on observe la courbe du vieillissement, c'est pas pour rien que le projet de loi parle aussi des personnes à mobilité réduite. Et dans ce cadre-là la planification dont Denis vient de parler, pour nous, c'est fondamental parce que les deux courbes se suivent. Et bientôt on aura probablement à essayer de juguler des problèmes qui se présenteront à l'abord du vieillissement. Et là trompons-nous pas. C'est pas des personnes handicapées, mais la personne de 80 ans qui perd la vue, qui devient aveugle, elle devient handicapée. La personne qui devient totalement immobile, elle devient handicapée. Alors, dans ce sens-là on a intérêt, toute la société entière, à suivre ce phénomène-là de très près pour se prémunir, en termes de moyens, pour essayer de faire en sorte qu'on ne paye pas trop cher plus tard, mais de prévoir un peu plus vite. Et je pense qu'on partage tous ça ici, des deux côtés de la table, et ici, en avant de la table aussi.

**Le Président (M. Labbé):** Oui. M. le député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Oui, un dernier petit commentaire. Avant de passer... je vous demanderais de bien vouloir céder la parole à ma collègue la députée de Sauvé.

**Le Président (M. Labbé):** Je vais vous laisser faire votre commentaire, puis ensuite je devrai demander le consentement.

**M. Gobé:** Oui, c'est ça, ça va prendre consentement, par exemple.

Et vous avez raison, M. Rodrigue. En effet, le grand défi qui nous attend avec le vieillissement de la population et les politiques de maintien à domicile, eh bien, c'est: Comment on va les faire déplacer, ces personnes-là? Là, on parle pour Montréal, ça semble assez facile. Mais regardons les régions, regardons les régions où le seul moyen de transport maintenant est l'automobile, sur des routes bien souvent en très mauvais état et très dangereuses à conduire pour nous, à notre âge — je m'estime encore jeune — alors imaginez lorsqu'on est un peu plus âgé et qu'on a une attention des

fois un peu moins grande ou des réflexes un peu moins rapides, ça peut déjà devenir dangereux.

● (22 h 20) ●

Et le point... Là était mon propos. Mon propos était qu'en effet le grand défi qui nous attend c'est, en région, comme dans les grands centres, mais particulièrement en région, assurer le transport des personnes à mobilité réduite, donc des personnes âgées, parce qu'on sait très bien qu'ils n'auront plus de voiture, mais ils vont continuer à vivre peut-être jusqu'à 85, 90. Et, si on veut les garder chez eux, il va falloir leur donner les moyens d'aller faire leur épicerie, d'aller à l'église, d'aller à l'hôpital, d'aller au CLSC, d'aller au cinéma, au théâtre. Et, s'il n'y a pas ces tarifs de transport, là, ces personnes vont avoir une vie extrêmement difficile et misérable. D'autant plus que maintenant de plus en plus ce sont des femmes qui sont seules, hein, et qui vivent bien souvent dans la solitude.

Alors, c'est là un grand débat, puis je voudrais pas en faire un débat parce que je sais que ma collègue a besoin de temps un petit peu. Et, M. le Président, je serais prêt à céder ma parole, mes paroles ou mon droit de parole à la députée de Sauvé.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le député de LaFontaine. Alors, je demanderais le consentement au ministre pour permettre de donner le droit de parole à Mme la députée de Sauvé. Est-ce qu'il y a un consentement? Ça va. Mme la députée de Sauvé.

**Mme Beauchamp:** Merci, M. le Président. Bienvenue. Mon collègue de LaFontaine y a fait allusion — je dois vous avouer que c'est mon premier mandat comme députée depuis deux ans et demi — un des dossiers pour lequel j'ai reçu le plus de lettres à titre de députée de Sauvé, c'est la question du transport adapté aux personnes handicapées. Ça et peut-être le projet de loi n° 102, à l'époque, qui concernait les personnes retraitées. C'est deux dossiers sur lesquels... pour lesquels on a reçu je pourrais presque dire une avalanche de lettres. Mais la particularité du dossier du transport pour les personnes handicapées, c'est le fait que cette avalanche de lettres est constante et que ça a marqué un peu les mois, les derniers mois, depuis, donc, que je suis députée de Sauvé.

Donc, je dois donc dire qu'on est préoccupé, parce que mon collègue y faisait allusion, très, très concrètement ce que ça peut vouloir dire pour une personne handicapée de pas avoir une certaine qualité de base de services. Je voudrais vous entendre parce que... Et le ministre y a fait allusion au moment où j'arrivais pour assister à vos discussions, à la possibilité maintenant qu'il y ait, l'article 8 le prévoit, au conseil d'administration de la nouvelle société un représentant des usagers des services adaptés aux besoins des personnes handicapées. J'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus et surtout sur le mode de désignation par la Société de transport de cette personne.

Je sais qu'il y a d'autres lois qui prévoient par ailleurs un mécanisme de consultation. Il y a même des lois qui précisent et qui nomment des organisations qui peuvent être... ou qui doivent être plutôt, pas seulement peuvent, mais doivent être consultées pour en arriver à

la désignation d'un représentant. Ici, le projet de loi ne prévoit pas, ne prévoit pas de mécanisme ou ne crée pas d'obligation de consultation de certaines organisations représentant les personnes handicapées, et bien sûr je pense nommément à l'Office des personnes handicapées, donc ne prévoit pas le mode de consultation pour que la Société en arrive à désigner un représentant des usagers des services adaptés aux besoins des personnes handicapées.

Donc, ma question est assez pointue, mais j'aimerais vous entendre sur le mode que vous, vous, souhaitez, le mode de désignation de cette personne représentant les usagers.

**Le Président (M. Labbé):** M. Rodrigue.

**M. Rodrigue (Norbert):** Ce que nous avons mentionné avant que vous arriviez, un petit peu, là, c'est que cette représentation quant à nous, pour être significative, doit être faite en concertation avec le milieu des personnes concernées, c'est-à-dire le milieu des personnes handicapées. Et à cet égard-là nous... plus loin nous rappelions quant à nous l'importance probablement de prévoir un comité consultatif aussi qui accompagnerait le conseil d'administration tout au long de la course et qui ferait le lien entre les différents milieux, dont celui des personnes handicapées, et qui pourrait justement créer un phénomène, je dirais, de complémentarité entre le conseil, où il y a déjà une représentation, si le milieu a été consulté, on sait très bien que la représentativité sera plus solide, et, d'autre part, le comité consultatif. Ça devrait permettre en tout cas une expérience intéressante pour l'identification, la reconnaissance plus immédiate des besoins et des problèmes et la correction, éventuellement.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Rodrigue. Mme la députée de Sauvé.

**Mme Beauchamp:** Merci. Plus spécifiquement, à l'intérieur de ce projet de loi pour lequel vous êtes consulté, et tout ça, est-ce que vous souhaiteriez, un, que votre conseil consultatif soit nommément reconnu et qu'on en impose la constitution?

**M. Norbert (Norbert):** C'est-à-dire que nous...

**Mme Beauchamp:** Et, deux, est-ce qu'à l'intérieur, comme il se fait dans... comme il arrive pour d'autres... certaines autres sociétés, est-ce que vous souhaiteriez qu'on officialise dans la loi le mécanisme de consultation dont devrait se pourvoir la Société pour la désignation de l'usager?

**M. Rodrigue (Norbert):** Écoutez, nous, ce qu'on dit, c'est que... relativement au comité consultatif, la loi crée pas d'obligation, mais on dit que ça devrait être prévu. Deuxièmement, en ce qui concerne le mécanisme, il y a toute la réglementation par la suite suivant la législation, qui pourrait spécifier un certain nombre de choses, notamment les processus de consultation pour le conseil puis la création du comité consultatif. On n'a pas voulu, nous, aller trop loin dans cette matière sinon se prononcer sur les principes. On

n'est pas, comment dirais-je, on veut pas usurper non plus la représentativité des personnes concernées des associations; on les sait capables de faire ces représentations-là, mais on ajoute notre voix à ces perspectives, là, de trouver ce type de réponse.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. Rodrigue. M. le ministre.

**M. Gobé:** Oui, alors, moi j'étais... bien, je vous remercie, c'était très intéressant, puis on vous souhaite bonne chance dans vos dossiers, dans vos luttes.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. le député de LaFontaine. M. le ministre avait quelque commentaires, il y aurait 10 minutes encore en réserve.

**M. Chevrette:** Moi, je voudrais juste parler puis on va vous arriver avec un amendement, je vais vous l'annoncer, là, pour la représentation. Le représentant des handicapés devra être un handicapé, un utilisateur et un résidant pour être certain que c'est bien quelqu'un d'impliqué. C'est un amendement qui sera déposé et qui comportera ces trois... ces trois qualités, ces trois conditions. Je voulais ajouter ça parce que, suite à la question, notre amendement est préparé dans ce sens-là. C'était pour titre d'information que je voulais vous le dire.

**M. Rodrigue (Norbert):** Ça devient clair.

**M. Chevrette:** Bien là ça peut pas être plus clair. Je vous remercie moi aussi.

**M. Rodrigue (Norbert):** M. le Président.

**Le Président (M. Labbé):** Oui, M. Rodrigue.

**M. Rodrigue (Norbert):** Je voudrais prendre seulement 30 secondes pour vous souligner, vous le savez probablement, que demain commence la semaine des personnes handicapées québécoise et vous inviter, dans vos territoires, les hommes et les femmes qui nous représentent au parlement, si vous voyez des activités se dérouler, bien, de venir nous saluer. Il y aura probablement... l'an dernier, il y a eu 300 activités dans le Québec; cette année, on espère autant. Et on va faire tout notre possible pour faire en sorte que la conscientisation augmente et que la situation de l'amélioration de ces personnes ne soit pas uniquement l'affaire du gouvernement ou de l'État mais soit aussi l'affaire de l'ensemble de la société, parce que, pour moi, c'est une responsabilité sociale. Merci.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. Rodrigue et votre équipe, merci beaucoup. Félicitations pour votre excellent travail. Alors, on vous remercie. On remercie l'Office des personnes handicapées pour sa présentation. Sans plus tarder, j'inviterais l'Agence métropolitaine de transport à bien vouloir prendre place. Alors, on ajourne quelques minutes pour permettre aux gens de prendre place.

*(Suspension de la séance à 22 h 28)*

(Reprise à 22 h 31)

**Le Président (M. Labbé):** Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, sans plus tarder, bienvenue, Mme Adenot. Alors, je vous inviterais, s'il vous plaît — comme il se doit, vous avez pris place — alors, à présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 20 minutes comme tel pour présenter votre mémoire, et nous aurons 40 minutes au total, 20 minutes de chaque côté pour réagir. Mme Adenot, à vous la parole.

#### Agence métropolitaine de transport (AMT)

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Merci, M. le Président. Je suis accompagnée par Natalie Mills, qui est la directrice des affaires juridiques à l'AMT. Alors, M. le Président, je tiens tout d'abord à remercier les membres de cette commission pour l'invitation faite à l'Agence métropolitaine de transport de présenter ses commentaires sur le projet de loi des sociétés de transport. Cette loi unique, à laquelle seront dorénavant assujettis tous les organismes publics de transport du Québec, reçoit un accueil très favorable de l'AMT. Comme vous le savez, l'Agence métropolitaine est un organisme mandataire du gouvernement du Québec. Elle a été créée par une loi du gouvernement du Québec en décembre 1995. Elle a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif sur son territoire constitué des municipalités de la CMM et de la réserve indienne de Kahnawake. De plus, elle a juridiction exclusive en matière d'exploitation des trains de banlieue.

Notre mission première, avec nos partenaires qui sont principalement les sociétés de transport de la région métropolitaine ainsi que les CIT-OMIT, est de développer le transport par tous les modes autres que l'auto solo dans la région métropolitaine. Donc, les trois sociétés de transport que sont la STCUM, la STRSM et la STL dans la région métropolitaine sont nos principaux partenaires en matière de transport en commun, avec les CIT et les OTA, les organismes de transport adapté. Or, ces trois dernières sont visées par le projet de loi n° 24.

Je me permettrai donc tout d'abord d'intervenir sur le statut proposé pour les sociétés de transport. Les fusions municipales posent cette année, et de façon urgente, la question de l'avenir des sociétés de transport dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT partage et soutient la proposition du gouvernement du Québec de reconnaître les sociétés de transport comme personne morale distincte avec une mission propre, des pouvoirs bien définis, des mandats clairs, car la gestion du transport en commun, tout en étant un service public et complexe, obéit à un certain nombre de lois du marché. Les activités des sociétés de transport sont entièrement consacrées au transport en commun. Il est certain que l'organisme constitué en personne morale est autonome par rapport au gouvernement local ou régional dans l'exploitation et la gestion de ses dépenses d'opération, par exemple. Toutefois, le conseil municipal dans cette loi dispose d'un contrôle direct sur le financement des sociétés de son territoire, puisqu'il en approuve le budget, en finance le déficit et participe aux

dépenses d'investissement. Il approuve aussi sa planification. Ainsi, le fait que les sociétés de transport soient constituées en entité distincte et dotées d'un conseil d'administration propre permet de créer un équilibre entre la nécessité d'une autonomie de gestion et la reddition de comptes à ses actionnaires publics.

Le transport en commun est un service dont la performance est liée au maintien et au développement de l'achalandage. L'orientation des services vers les clientèles actuelles et nouvelles est primordiale; l'efficacité des services aussi. Le transport en commun est en concurrence avec l'automobile. Il offre une alternative économiquement, socialement et environnementalement viable à l'usage de l'automobile, d'où la nécessité de créer un esprit d'entreprise, de vendre le transport en commun pour en assurer le développement. Cela se traduit par des stratégies de marketing, d'adaptation de l'offre à la demande, des politiques tarifaires adaptées, des mesures efficaces, des décisions rapides ainsi que des marges de manoeuvre nécessaires.

En matière de planification maintenant. Le projet de loi n° 24 innove de façon très intéressante à l'article 116 en imposant à toutes les sociétés de transport de présenter un plan stratégique de développement sur le territoire pour une période de 10 ans. Cette loi prévoit que ce plan entre en vigueur lorsqu'il est approuvé par les villes concernées. Le ministère des Transports reçoit copie de ces plans pour information. L'AMT et la CMM cependant ne sont pas concernées par la préparation de ces plans. Or, la loi sur l'AMT, la loi sur l'Agence métropolitaine, prévoit que l'AMT, qui a entre autres comme mission de coordonner les activités reliées au transport collectif sur son territoire, doit également produire un plan stratégique de transport du développement métropolitain, précisant les objectifs poursuivis, les priorités établies et les résultats attendus. Or, depuis la création de la CMM cet automne, avec la loi n° 170, l'AMT doit maintenant transmettre au conseil de la CMM, pour approbation, copie de son plan stratégique ainsi que des révisions et des ajustements dans les 30 jours de leur production. Par la suite, le conseil de la CMM les transmet au ministre des Transports pour approbation.

Alors, mon commentaire est le suivant et a trait à la portée des différents plans stratégiques, car uniquement la région métropolitaine de Montréal est la seule à être dotée d'une CMM et d'un organisme métropolitain dont la mission est de coordonner les transports collectifs sur son territoire. Donc, ça pose la question de la portée spécifique des plans stratégiques de l'AMT et des plans stratégiques des sociétés.

Pour répondre à cette question, il faut se demander quel est le but recherché. Autant il est important que dans la région de Montréal chaque AOT ait l'obligation de concevoir et de mettre en application un plan stratégique de développement du transport en commun sur son territoire... Et ceci est excellent. Si on tient compte que chaque AOT organise ses services de façon à permettre aux usagers du transport en commun de faire des liens avec les services organisés avec les autres AOT, de quelle façon ces plans pourraient-ils être harmonisés? Devraient-ils être harmonisés et coordonnés à l'échelle métropolitaine?

Il est donc pertinent de se demander quelle est la portée et, il nous semble, comment les plans stratégiques des AOT de la région pourraient être harmonisés avec les travaux que, par ailleurs, on est obligé de faire au niveau de la région quand on prépare le plan stratégique de développement. Il nous semble donc que le plan stratégique métropolitain, qui est le fruit de la consultation de tous les intervenants en matière de transport collectif dans la région, que ce soient les AOT, les chambres de commerce, les organismes de promotion et les employeurs, devraient être harmonisés d'une part au schéma de la CMM, mais aussi tenir compte du plan stratégique de chaque AOT sur leur territoire respectif, et de la même façon les plans stratégiques de sociétés de transport devraient pouvoir tenir compte des grandes orientations de développement du transport en commun approuvées par la CMM, tel que les priorités d'intervention, l'identification des corridors, les plans d'investissement, etc.

C'est donc dans un objectif de cohérence du développement du transport en commun dans la région qu'il nous semble que, d'une part, les plans stratégiques, tel que prévu dans la loi, devraient être approuvés par chacune des municipalités, mais aussi harmonisés avec le plan de transport en commun métropolitain pour faire partie d'un ensemble cohérent. C'est pourquoi il nous semble qu'ils devraient être acheminés à la CMM pour analyse et approbation, faisant en sorte qu'un arrimage soit possible avec le plan de développement métropolitain de la région. Donc, notre préoccupation avec cette intervention est de trouver une façon tout simplement d'harmoniser la planification locale et métropolitaine avec le projet de loi qui est sur la table.

Maintenant, dans la loi n° 24, certaines dispositions modifient la loi sur l'AMT. Depuis son adoption en décembre 1995, la loi sur l'AMT a fait l'objet d'un certain nombre d'ajustements. Le gouvernement avait inscrit en 1995 des articles prévoyant que l'Agence devrait être évaluée, ou son application évaluée en 1999. Cet exercice a été réalisé, cet exercice a fait l'objet d'un rapport d'évaluation qui a été déposé à l'Assemblée nationale, et les modifications qui sont proposées dans les ajustements, dans le projet de loi n° 24, incluent la plupart des recommandations administratives qui avaient été présentées dans le rapport d'évaluation de la loi sur l'AMT en 1999, à l'exception des articles sur le cadre financier qui, comme ça a été annoncé tout à l'heure, feront l'objet d'examen et de propositions ultérieurement.

● (22 h 40) ●

Donc, ce que nous pouvons dire, c'est que nous sommes de façon générale d'accord avec les modifications, les ajustements qui sont faits à la Loi de l'AMT à l'intérieur de la Loi sur les sociétés de transport, puisque ces modifications permettent d'améliorer l'efficacité et le financement des activités de l'AMT.

Maintenant, nous voudrions attirer votre attention sur un article dans la Loi des sociétés, qui est l'article 197 et 199 du projet de loi, qui concerne les systèmes intégrés de vente des titres et de perception des recettes. En 1995, le gouvernement du Québec a confié, dans la Loi sur l'AMT, à cette dernière le pouvoir d'agréer les équipements de perception des

organismes de transport de la région métropolitaine. Cette proposition avait pour objectif que, dans la perspective d'une automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes par l'un ou l'autre des organismes de transport et sociétés, le système retenu et ses équipements de lecture et de traitement d'informations puissent être compatibles et supportent adéquatement l'intégration tarifaire et la circulation transparente et facile des clients d'un organisme à l'autre.

L'informatisation de la vente des titres et de la perception des recettes est un dossier particulièrement complexe, autant par le fait qu'il implique un très grand nombre de personnes, mais aussi compte tenu qu'il agit sur l'ensemble des fonctions d'exploitation d'une société de transport. Or, depuis trois ans, dans un esprit de concertation et de collaboration, ce dossier évolue vers l'implantation, au cours des prochaines années, des trois prochaines années, d'un système à l'intérieur de la région métropolitaine. Nous sommes en train de conclure un protocole d'entente entre la STCUM, les sociétés de transport, les CIT et l'AMT, afin d'établir les règles du jeu qui devraient être suivies afin qu'un système intégré de cette nature puisse s'intégrer et s'implanter facilement.

Donc, en ce qui concerne plus particulièrement les modifications qui sont proposées dans la loi concernant cet article, nous ferions les commentaires suivants. Il nous semble pertinent, comme c'est proposé dans la loi, de mieux encadrer et préciser le pouvoir de l'AMT, d'agréer les types d'équipement de perception et d'agréer les systèmes que les organismes devront installer. Cependant, dans la perspective du partenariat qui supporte le développement de ce projet et afin d'en baliser encore mieux le pouvoir d'agrément, il nous apparaît utile de préciser au paragraphe 6 du premier alinéa de l'article 35 que le système qui sera agréé par l'AMT le soit aux fins d'assurer l'interopérabilité des équipements qui seront installés afin que ceci gère la tarification métropolitaine et puisse lire et écrire sur les cartes à puce.

Deuxièmement, puisque les négociations en vue de la signature d'une entente entre les partenaires vont bon train, l'important pour l'AMT est de continuer à être propriétaire des titres qu'elle émet comme les AOT locales le sont pour leurs titres locaux, ce qui actuellement n'est point remis en question, et de trouver ensemble des façons de gérer le futur projet de cartes à puce qui sera implanté à l'intérieur de la région et qui sera utilisé un jour par tous les clients de la région métropolitaine, ce qui, à ce moment-là, rend caduc le dernier alinéa de l'article 197 qui pourrait alors être abrogé. Alors, ça fait, M. le Président, le tour des commentaires que nous pouvions faire sur le projet de loi des sociétés de transport et je vous remercie.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, Mme Adenot. Alors, sans plus tarder, je cède la parole maintenant à M. le ministre.

**M. Chevrette:** Oui. Je voudrais vous remercier, mesdames, pour votre présentation. Je dois vous dire que, tout en vous écoutant, je posais certaines petites questions en douce et je suis content de voir qu'il y a

une entente entre les sociétés et l'AMT. Je pense que je le favorisais, mes messages se sont rendus, d'après ce que je peux comprendre, et je suis très heureux de voir qu'il y a clarification de la situation et que même, non seulement il y a une clarification mais il y a une entente qui va simplifier, je pense, le fonctionnement par la suite de façon correcte.

Je vous ai écouté aussi sur le processus d'adoption du plan stratégique et je pense que ça devrait être relativement facile à régler là aussi. Si on se place, pour faire notre réflexion, dans l'esprit, par exemple, du processus d'aménagement du territoire, quand tu te places dans ce contexte-là, tu sais que t'as normalement un processus qui regarde... qui te regarde, qui regarde ta ville, mais aussi il peut y avoir une interdépendance d'un schéma l'un sur l'autre, donc il peut y avoir une interdépendance entre un plan stratégique... et l'un par rapport à l'autre. Il manque pas grand-chose dans la loi, parce que l'AMT se rapportait à la CMM puis la CMM au gouvernement. Les sociétés se rapportaient à leur ville. Il manquait la petite flèche pour aller à CMM. On a juste à faire la petite flèche puis c'est réglé, le problème. Est-ce qu'on a bien compris le problème?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Exactement.

**M. Chevrette:** Bon, bien vous allez être heureuse parce qu'il va être réglé à peu près dans ce sens-là, et je pense que c'est une suite logique. Et je pense que dès qu'on regarde un processus normal pour adopter des plans stratégiques ou des schémas d'aménagement ou des processus de fonctionnement, quand il y a des interdépendances automatiques, on doit... je pense qu'on devait... On s'est rendu à la réalité et ça sera corrigé en conséquence, donc un deuxième point que vous avez soulevé, qui sera sans doute réglé.

Pour ce qui est de... Je voudrais vous entendre peut-être avec plus de détails — j'ai questionné puis j'en ai perdu un petit bout — sur le point, sur la partie où vous avez parlé de la clarification des rôles de l'AMT, à la fin là. J'aimerais ça que vous me réexpliquiez dans deux, trois minutes là qu'est-ce que vous vouliez dire parce que j'ai perdu le sens de vos propos.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Oui, M. le ministre. Il y a dans le projet de loi n° 24 certaines dispositions qui modifient certains articles de la Loi sur l'AMT. Ce sont des modifications qui sont relativement quand même mineures mais qui ont l'intérêt de pouvoir clarifier certains des rôles ou surtout certains des pouvoirs administratifs de l'AMT, et ça aussi comme intérêt de pouvoir avoir un effet financier sur l'AMT. Alors, il s'agit de recommandations qui étaient déjà incluses donc dans le rapport d'évaluation sur l'application de la loi. Je peux citer certains exemples. Ce sont des exemples tels que le pouvoir d'acquiescer et d'exploiter des commerces, de louer des espaces publicitaires, le pouvoir de réglementer la conduite des usagers dans l'ensemble des équipements métropolitains. Tout ça, c'est des pouvoirs que nous n'avions pas puis qui nous posaient certains problèmes quand il arrivait des problèmes dans des terminus, dans des stationnements, où à ce moment-là on n'était pas capables d'intervenir. Les propositions

qui sont faites dans la loi vont nous permettre de pouvoir intervenir.

Je prends un autre exemple. Nous avons des articles qui situaient les amendes obligatoirement à au moins 250 \$. Dans la loi, il est proposé qu'il y ait un plancher un peu plus bas de 100 \$, ce qui permettra à ceux qui interviennent de pouvoir mesurer mieux les gestes qu'ils posent quand il s'agit de donner des amendes et de pouvoir ajuster à l'importance de l'erreur l'amende, ce qui est pas le cas où l'amende est quand même relativement élevée.

Un autre des articles dans les précisions qui sont apportées, et qui est intéressant au niveau du financement, c'est les articles qui concernent l'ajustement du territoire de l'AMT au territoire de la CMM, et qui présentent un intérêt en termes de planification mais aussi un intérêt au niveau du financement, au moment où tout le monde court un peu après le financement pour supporter le développement de l'achalandage qui est à l'ordre du jour.

**M. Chevrette:** Je vous remercie, Mme Adenot. Votre message est clair, limpide.

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. le ministre, merci, Mme Adenot. Alors, M. le député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Oui, bonjour... bonsoir, madame. Ça fait toujours plaisir de vous voir et de vous écouter, c'est toujours très intéressant, et on s'y instruit aussi, à vous écouter. Écoutez, dans le projet de loi, vous parlez justement d'agrandir, de calquer le territoire de l'AMT sur celui de la CMM maintenant. Est-ce que vous pouvez nous dire quels vont être les... pas les... oui, les coûts et les obligations que cela va vous amener... supplémentaires que ça va vous amener à remplir?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ça ne nous amène pas de coûts et ça ne nous amène que des avantages.

**M. Gobé:** Alors, allons-y.  
● (22 h 50) ●

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Alors, parmi les avantages, le fait que les deux territoires, celui de l'AMT et celui de la CMM, soient le même, ben, ça présente de très gros avantages quand on planifie des réseaux de... des services de transport et que l'on essaie aussi d'arrimer ça avec le schéma d'aménagement ou les plans d'aménagement. Ça permet qu'il y ait pas de zone grise en termes de territoire et ça permet que toutes les personnes concernées par les décisions qui sont prises dans la planification de l'AMT soient les mêmes personnes ou les mêmes villes qui soient concernées par les décisions qui sont prises au niveau de la CMM, puisque, avec la proposition, il y a un arrimage complet entre les deux territoires. C'est 15 municipalités qui se retrouvent à s'ajouter au territoire de l'AMT.

Le deuxième gros avantage, avantage de planification, avantage au niveau... quand on a des services que l'on développe, avantage de partage des efforts entre des municipalités dans un tout cohérent et avantage financier, et non pas coût, puisque le fait

d'élargir le territoire permet d'ajouter certains revenus rattachés à l'essence puis à l'immatriculation, qui permet de, j'allais dire, d'augmenter légèrement le fonds, les ressources métropolitaines qui servent à supporter le développement de l'achalandage du transport en commun.

**M. Gobé:** Ah! Et je pense que vous avez bien cerné la problématique. Ça va donner un bassin supplémentaire de combien de revenus supplémentaires?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ça va donner 1,7 millions de dollars pour les droits d'immatriculation, 1,8 millions pour la taxe sur l'essence, à peu près. Ça, ça agit sur nos budgets d'exploitation, donc, c'est avec ça qu'on supporte directement le développement du transport en commun, et ça ajoute environ 350 000 \$ au niveau du fonds d'immobilisation métropolitain, puisque les municipalités paient un sou du 100 \$ d'évaluation pour contribuer à financer les projets d'immobilisation qui se font dans la région.

**M. Gobé:** Ça représente combien de véhicules? 1,7 millions de dollars, c'est quoi, ça? C'est...

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Je ne suis pas capable de répondre en termes de véhicules directement. Il faut diviser 1,7 millions par 30 \$ par voiture.

**M. Gobé:** Oui, c'est ça. C'est pour ça qu'à cette heure-ci, là...

**Une voix:** 60 000.

**M. Gobé:** Combien?

**Une voix:** À peu près 60 000.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** 60 000.

**M. Gobé:** 60 000, 50 000. Maintenant, le territoire de Mirabel va être dans votre... dans votre...

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Oui.

**M. Gobé:** Est-ce que ça ouvre pour vous des perspectives de développement de train rapide ou de transport vers l'aéroport?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ça fait partie... Bien, la ville de Mirabel a déjà fait des demandes dans les deux dernières années que l'on examine des moyens de la desservir mieux et de desservir mieux l'aéroport, ce qui est sur nos planches à dessin, en termes d'études. Maintenant, la ville de Mirabel, même si elle était pas dans le territoire de l'AMT, était déjà impliquée depuis trois ans, s'était impliquée volontairement depuis trois ans dans le développement des services, notamment les services de train de Blainville. Alors, ça va juste aider, ça va les sentir faire partie un peu plus de la même famille.

**M. Gobé:** Pourriez-vous nous expliquer quel est le lien actuellement que vous avez avec la CMM exactement?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Le lien avec la CMM. L'AMT... Bon. Tout d'abord, l'AMT prépare ses budgets, les envoie à la CMM pour fin d'approbation. Deuxièmement, nous sommes actuellement en processus de révision de notre plan stratégique. De par la loi, nous devons présenter la révision du plan stratégique métropolitain cinq ans après, donc au plus tard en juin 2002, et nous devons soumettre à la CMM le plan stratégique révisé avant qu'il soit remis, présenté au ministre des Transports pour fins d'approbation. Nous avons donc deux grands enjeux communs, qui est l'enjeu de planification puis l'enjeu de planification budgétaire — planification au transport, planification budgétaire — et nous allons travailler avec la CMM toute l'année. On commence, là, la CMM est en train de se mettre en place, et on va établir pour ça des mécanismes réguliers.

**M. Gobé:** Est-ce que la CMM... Quels sont les pouvoirs de la CMM quant à vous demander de faire des changements à votre plan de planification stratégique? Est-ce qu'ils ont un pouvoir décisionnel ou est-ce qu'ils peuvent vous faire simplement des recommandations?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ils l'approuvent avant que ce soit transmis au ministre des Transports, mais, dans un processus comme celui-là, il y a un processus d'aller-retour. On développe... De toute façon, le plan stratégique de transport métropolitain, on le développe déjà avec nos partenaires dans la région. On se concerta et puis on consulte par sous-région un petit peu partout dans la région, ensuite, c'est le conseil d'administration de l'AMT qui a une couple de va-et-vient avant de l'adopter, puis en parallèle, pendant tout le processus, on va impliquer la CMM. On va pas arriver à la CMM avec le produit fini sur la table. Donc, il y a un va-et-vient qui va se faire, qui est commencé d'ailleurs, puis quand on va arriver à le présenter, notre plan... notre révision à la CMM, bien, les travaux seront déjà pas mal avancés puis là, les derniers va-et-vient vont se faire, ça va être approuvé, et ensuite c'est envoyé au ministre des Transports. Il y a par ailleurs trois membres de la CMM qui sont sur notre conseil d'administration.

**M. Gobé:** Oui, oui. Très bien. Alors, écoutez, je vous remercie. Je pense que c'est l'essentiel des questions que j'avais à vous poser pour le moment et peut-être pour la soirée même. On va voir.

**M. Payne:** ...

**Le Président (M. Labbé):** Alors, M. le député de Vachon, je vous cède la parole, il semble que vous avez quelque chose à dire.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Payne:** Il me fait plaisir de saluer la présidente-directrice générale. J'ai trouvé vos remarques tout à fait éloquentes dans le sens, bien sûr, pour le côté ministériel, c'est important parce que c'est un projet de loi structurant, attendu depuis longtemps, qui remet en

question quelques présomptions traditionnelles, à savoir que plus qu'on y met d'argent, plus efficace la structure va être. Et aujourd'hui, n'importe quel gouvernement responsable doit remettre en question cette présomption. Et justement on fait en sorte de prouver, de démontrer par des structures innovatrices qu'on peut faire mieux avec moins. Et, s'il y a une possibilité dans ce projet de loi, je pense qu'on va être tous contents. Donc, votre témoignage est d'autant plus important parce que, à côté de ce projet de loi, on peut imaginer toutes sortes de bénéfiques, on ne dira pas marginaux mais des bénéfiques accessoires mais essentiels. Ça va toucher tout ce qui s'appelle planification stratégique, développement social, plan avec échéanciers sérieux, une façon que vous puissiez organiser votre plan d'effectifs, les relations syndicales et intersyndicales, avec une harmonisation évidente et nécessaire avec la nouvelle structure municipale.

Alors, moi, j'espère que votre témoignage va faciliter le progrès rapide du projet de loi à travers la procédure et la procédure formelle qui est le Parlement. Et je suis certain, avec la collaboration habituelle de la... du député de LaFontaine, on va y arriver très bientôt, parce que, nous, comme députés, on attend ça avec beaucoup patience mais aussi avec beaucoup d'intérêt, et on vous souhaite bon voyage. On va être dans le même autobus, dans le même train, le même métro.

**Le Président (M. Labbé):** Alors, merci, M. le député de Vachon. M. le ministre, un commentaire.

**M. Chevrette:** Oui. Je voudrais demander à Mme Adenot, moi, étant donné qu'on a dit que les territoires seraient réajustés en conséquence, peut-être donner aux membres de la commission un aperçu de ce que ça va être parce qu'il y a pas eu de questions là-dessus. On l'a affirmé, je l'ai affirmé dans ma déclaration de départ, puis il y a pas eu personne qui a posé une question là-dessus. Mais j'aimerais ça que, pour le bénéfice, peut-être, des parlementaires, que vous preniez une couple de minutes pour parler du nouveau territoire d'adaptation.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Le nouveau territoire — j'ai malheureusement pas de carte, ça se voit mieux visuellement — le nouveau territoire arrimé, ça va être le territoire actuel des 93 municipalités de l'AMT plus... et la réserve de Kahnawake, plus les 15 municipalités suivantes: Beauharnois, Calixa-Lavallée, Contrecoeur, L'Assomption, Lavaltrie, Des Cèdres, Melocheville, Mirabel, Oka paroisse, Oka village, Saint-Antoine-de-Lavaltrie, Saint-Gérard-de-Magella, Saint-Placide, Verchères et Saint-Sulpice, qui sont au pourtour des municipalités qui font déjà l'objet du territoire de l'AMT.

**M. Chevrette:** Donc, ce sont ces 15 municipalités qui vont avoir la mesure de mitigation du tiers de cenne?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** C'est ça.

● (23 heures) ●

**M. Chevrette:** Est-ce que vous pourriez l'expliquer, comment ça fonctionnera dans les faits?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Alors, la façon dont ça fonctionne, c'est qu'on va commencer par les citoyens d'abord. Les citoyens de ces municipalités vont, comme dans tout le reste de la région, payer 0,015 \$ d'essence le litre vendu sur leur territoire et 30 \$ sur l'immatriculation de leur voiture chaque année. Ceci contribue à ce qu'on appelle le fonds général qui aide à supporter les services de transport en commun et qui permet d'octroyer à la STCUM et aux sociétés de transport et aux CIT, une certaine aide proportionnelle à l'achalandage du transport en commun, donc incitatif à l'augmentation de l'usage du transport en commun. Ça, c'est le premier volet: essence-immatriculation.

Le deuxième volet, les municipalités — maintenant les 15 et non pas leurs citoyens — vont assumer à même leurs ressources une contribution de 1 \$ du 100 \$... de 0,01 \$ du 100 \$ d'évaluation pour contribuer au fonds d'immobilisation de l'AMT. En fait, le fonds d'immobilisation de l'AMT, c'est le fonds régional qui permet de contribuer à développer des nouveaux services et, au fond, à appairer les contributions que le ministère des Transports fait, par ailleurs. Alors, la plupart des projets sont financés 75 % par le ministère des Transports, 25 % par la région; et ce sou du 100 \$ de l'évaluation permet de payer comptant les interventions dans les nouveaux projets.

**M. Chevrette:** Je vous remercie beaucoup.

**M. Gobé:** Peut-être une petite précision. Est-ce que c'est — quand vous parlez de un sou du 100 \$ d'évaluation — est-ce que c'est le 350 000 \$ dont vous parliez tout à l'heure?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Oui.

**M. Gobé:** C'est ça. Et, quand je vous posais la question, c'était 50 000 véhicules à peu près, qu'on avait calculés.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ça, c'était pour...

**M. Gobé:** L'immatriculation.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Ce qui était rapporté par l'immatriculation.

**M. Gobé:** L'immatriculation. Et l'essence. Bien, l'essence...

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Oui. L'essence...

**M. Gobé:** L'essence, c'est plus large, il y a des gens qui passent sur le territoire.

**Mme Junca-Adenot (Florence):** C'est ça.

**M. Gobé:** Donc, on peut considérer que les gens de ces 15 villes là vont avoir à payer cette taxe supplémentaire à partir de?

**Mme Junca-Adenot (Florence):** Du 1er janvier 2002.

**M. Gobé:** Du 1er janvier 2002. Bon. Alors...

**Mme Junca-Adenot (Florence):** C'est pas quand même énorme, hein. C'est moins qu'un plein d'essence.

**M. Gobé:** J'ai pas tiré de conclusion.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Labbé):** Merci, M. le député de LaFontaine. Mme Adenot, Mme Mills, je vous remercie beaucoup de votre collaboration et de votre présentation.

Alors, compte tenu que nous n'avons pas d'autres interventions, j'ajourne donc les travaux à vendredi le 1er juin, après les affaires courantes, alors que la commission poursuivra ses auditions publiques sur le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun. Merci tout le monde, bon retour et bonne fin de soirée.

*(Fin de la séance à 23 h 3)*

