



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le vendredi 1er juin 2001 — Vol. 37 N° 14**

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 24 — Loi  
sur les sociétés de transport en commun (2)**

**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 vendredi 1er juin 2001

## Table des matières

<b>Auditions</b>	1
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM), Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et Société de transport de Laval (STL)	1
<b>Remarques finales</b>	19
M. Jean-Claude Gobé	19
M. Guy Chevette	19
Document déposé	19

## Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

Mme Line Beauchamp

M. David Payne

- \* M. Pierre-Yves Melançon, STRSM, STCUM et STL
- \* M. Jacques Fortin, idem
- \* M. Jean-Jacques Beldié, idem
- \* M. Pierre Vandelac, idem
- \* M. Michel Latendresse, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le vendredi 1er juin 2001

## Consultations particulières sur le projet de loi n° 24

*(Onze heures vingt-trois minutes)*

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte et je rappelle le mandat de la commission qui est de poursuivre des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun.

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

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

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, nous avons un groupe important ce matin et, en principe, nous devrions terminer cet après-midi à la reprise de nos travaux à 15 heures.

Avant de convier la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et la Société de transport de Laval à nous faire part de leurs... à nous présenter leur mémoire, je demanderais aux personnes qui auraient un téléphone cellulaire ouvert de bien vouloir le fermer, s'il vous plaît, pendant la séance. Alors, bienvenue, messieurs. Je constate que les dames sont rares.

**Une voix:** On en a une, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Bravo! Alors, je vous invite...

**Une voix:** Mais elle compense pour toutes les autres.

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

**Auditions**

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je vous invite à vous présenter, M. le porte-parole, ainsi que les personnes qui vous accompagnent, en vous indiquant que vous aurez, hélas, pour vous, 30 minutes pour votre présentation, mais les parlementaires, par la suite, pourront vous permettre d'exposer, de compléter votre présentation.

**Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM), Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et Société de transport de Laval (STL)**

**M. Melançon (Pierre-Yves):** D'accord. Bien, écoutez, je commence par ma droite. Je suis accompagné de M. Michel Latendresse, maire de Saint-Hubert et vice-président de la Société de transport de la Rive-Sud

de Montréal, et il est accompagné, ou encadré, dois-je dire, par M. Pierre Vandeland, directeur général de la Société. À l'extrême gauche, il y a M. Jean-Jacques Beldié, conseiller municipal à Laval et président de la Société de transport de Laval, et, lui aussi, encadré par son directeur général, M. Gaétan Turbide. Moi-même, Pierre-Yves Melançon, conseiller à Montréal et président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, et aussi encadré, bien sûr, par mon D.G., qui est M. Jacques Fortin. Évidemment, s'il y avait des questions qui seraient plus pointues, nous avons des frappeurs de relève, dont M. Pierre Del Fante, directeur général adjoint de la Société de transport de la Rive-Sud, ainsi que monsieur... ou Me Raymond Allard, secrétaire de la corporation, et, évidemment, notre femme frappeuse de relève, Mme Sylvie Tremblay, directrice des affaires juridiques de la Société.

D'entrée de jeu, M. le Président, M. le ministre, Mme la députée, MM. les députés, ça fait de nombreuses années que les sociétés de transport souhaitaient une loi de cette nature-là, et on tient à remercier d'entrée de jeu le gouvernement et le ministre des Transports de l'avoir déposée. Évidemment, il y a quelques petites choses à corriger, mais je pense que, de ce côté-là... Et donc, je vais faire la lecture du mémoire qu'on vous a déposé.

Nous voudrions donc d'abord remercier les membres de la commission d'avoir invité les trois grandes sociétés de transport de la région de Montréal, soit la STRSM, la STCUM et la STL. Cette loi est particulièrement importante pour nous car elle encadrera pour les années à venir notre fonctionnement et, en ce sens, elle aura inévitablement un rôle à jouer sur notre efficacité et notre capacité à donner un meilleur service à nos clients au plus bas coût possible.

En nous invitant à venir témoigner, vous nous permettez de vous exposer les problématiques particulières vécues par nos sociétés dans la région de Montréal. Dans le cadre de la préparation de la réforme en cours, nous avons d'ailleurs eu des rencontres avec les fonctionnaires du ministère des Transports et nous avons proposé plusieurs améliorations aux dispositions légales actuelles de nos sociétés. Nous constatons à la lecture du projet de loi sous étude que plusieurs de nos propositions ont été retenues. En contrepartie, d'autres ont été omises et de nouvelles dispositions viendront complexifier certains processus. L'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ, a d'ailleurs fait part devant cette commission, hier soir, de plusieurs commentaires sur les articles de la loi à portée générale. Bien entendu, nous y souscrivons pleinement. Mais je me permets d'ajouter que nous insistons sur la modification de la taille des conseils d'administration afin de donner aux nouvelles municipalités fusionnées ou à celles déjà fusionnées il y a une trentaine d'années... d'avoir la possibilité d'avoir un conseil d'administration qui oscille entre sept personnes et 13,

incluant bien sûr les deux représentants des usagers, incluant les personnes handicapées.

Mais, d'abord, nous voudrions brièvement vous parler un peu de ce que nous sommes. Dans le paysage québécois des entreprises de transport en commun, les sociétés de transport de la région de Montréal, et en particulier la STCUM, se démarquent par l'ampleur de leur réseau, l'étendue de leur territoire, la densité de la population sur ce territoire, leur achalandage et l'importance de leurs ressources. L'achalandage de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal compte pour 83 % de l'achalandage total de la grande région de Montréal; celui des trois grandes sociétés réunies compte donc pour 93... 94 %, soit 391 millions de déplacements par année.

Ainsi, la STCUM possède un patrimoine, dont la valeur de remplacement est estimée à près de 8 milliards de dollars, composé, entre autres, de huit centres de transport, deux centres d'entretien majeur, cinq ateliers de réparations mineures pour le métro, une flotte de 1 600 autobus, 89 véhicules adaptés et 441 véhicules de services de toutes sortes. Quant à son réseau souterrain, la Société y opère dans 65 stations et sur un kilométrage de 66. Nous avons 759 voitures de métro et 84 véhicules spécialisés nécessaires pour l'entretien.

La STCUM effectue en moyenne 1 million de déplacements par jour. Ses véhicules, métros et autobus, parcourent 130 millions de kilomètres — je sais pas ça fait combien de tours de terre, mais ça en fait pas mal. Pour donner ce service, elle compte sur plus de 7 000 employés, ce qui fait d'elle la quatorzième entreprise en importance au Québec.

Du point de vue financier, la STCUM gère un budget annuel de l'ordre de 700 millions de dollars et planifie des investissements d'environ 150 millions de dollars par année au cours des cinq prochaines années. Pour ses besoins de financement à court terme, elle emprunte via son propre programme de papier commercial et, pour le long terme, elle fait régulièrement appel au marché des capitaux nationaux et internationaux. Tous ces éléments permettent de mieux cerner l'envergure de la STCUM.

● (11 h 30) ●

Concernant la STRSM, celle-ci possède, quant à elle, un patrimoine de plus de 300 millions de dollars, lequel comprend un centre administratif et deux centres d'exploitation. Les terminus et stationnements incitatifs, autrefois propriété de la STRSM, sont devenus depuis 1996 la propriété de l'Agence métropolitaine de transport. La flotte d'autobus de la STRSM comprend plus de 360 véhicules, dont 22 autobus articulés, lesquels roulent principalement sur le pont Champlain. La STRSM effectue un peu plus de 104 000 déplacements par jour et ses véhicules ont parcouru plus de 18 millions de kilomètres. Elle compte sur un peu plus de 900 employés pour rendre ses services à la population des sept villes qu'elle dessert. Elle gère un budget de 96 millions de dollars.

La STL possède un patrimoine, dont la valeur est estimée à près de 125 millions de dollars, composé, entre autres, d'un centre administratif et d'un centre d'entretien, de même que d'une flotte de 216 autobus. En ce qui concerne ses opérations, la STL effectue en

moyenne 63 000 déplacements par jour de semaine, et, par année, ce sont 13 millions de kilomètres qui sont parcourus sur l'ensemble de son réseau. Pour offrir ce service, elle compte sur près de 650 employés. La STL gère un budget annuel de l'ordre de 72 millions.

Les problématiques plus spécifiques que nous voulons aborder ont trait au transport scolaire, au système de vente et perception, à l'approvisionnement en biens et services et, plus particulièrement, pour la nouvelle Société de transport de Montréal, de ses pouvoirs comme exploitant et propriétaire du métro.

Problématique du transport scolaire. Au début des années quatre-vingt, afin de favoriser l'utilisation du transport en commun, incitées en cela par le gouvernement du Québec, les sociétés introduisaient les cartes d'abonnement mensuel à tarif régulier et réduit. Afin de favoriser aussi l'intégration du transport des écoliers au transport régulier, dans un souci évident d'économie, le gouvernement du Québec incita les sociétés à introduire des titres réduits en finançant à la hauteur de 110 % les rabais accordés. Plus tard, les subventions se transformèrent en montant global de subvention à l'exploitation mais pour disparaître en 1992 avec la réforme menée par M. Claude Ryan. Ce dernier, d'ailleurs, était venu bien près de reconnaître cette problématique particulière à l'île de Montréal.

Avec la fin des subventions provenant du gouvernement du Québec à l'exploitation du transport, les contribuables de l'île de Montréal en sont venus à assumer le coût d'une large part du transport des écoliers à même les taxes foncières, alors que partout ailleurs au Québec ce coût est assumé à même le fonds consolidé du gouvernement via les subventions au transport scolaire du ministère de l'Éducation. De plus, à cause de l'étendue de son réseau, la STCUM peut difficilement contraindre les commissions scolaires à négocier avec elle le service offert. Ainsi, il n'est pas rare qu'elle soit confrontée avec des changements d'horaires, des journées pédagogiques ou des sorties sans en être avisée.

En principe, l'intégration du transport scolaire au transport régulier est considérée de façon logique; elle permet des économies et une amélioration générale du service pour tous les clients. Ainsi, selon les estimations faites à partir des données de l'enquête Origine-Destination de 1998, environ la moitié du transport des écoliers assumée par la STCUM est effectuée à même ses capacités résiduelles, c'est-à-dire à coût nul; cela représente une économie de fonds publics de l'ordre de 11 millions de dollars. Quant au reste du service, il représente des coûts de l'ordre de 14 millions de dollars. C'est cette partie du service pour laquelle la STCUM vise à être compensée.

Les dispositions prévues au projet de loi n° 24 régissant le transport scolaire ne favorisent pas la conclusion d'une entente équitable entre les commissions scolaires et les sociétés de transport. C'est pourquoi les sociétés de transport souhaitent que des modifications soient apportées de manière — et j'insiste — à obliger de façon claire et précise les commissions scolaires du territoire d'une société de transport à conclure une entente avec cette dernière ou un transporteur privé de façon à s'assurer que les élèves concernés ne se retrouvent pas, par défaut, intégrés au

transport régulier offert par cette société. De telles dispositions devraient aussi prévoir que les sociétés soient compensées pour tout service additionnel qu'elles doivent mettre en place afin de répondre aux besoins des commissions scolaires. En contrepartie, celles-ci peuvent toujours, si les compensations demandées par les sociétés de transport sont trop élevées, avoir recours à des transporteurs scolaires privés. Cette demande ne nous apparaît pas exagérée, puisque le régime contractuel entre les sociétés et les commissions scolaires existe déjà chez nos voisins du sud et du nord, soit à la STRSM et à la STL.

Concernant le système intégré de vente de titres et de perception des recettes. L'achat et l'implantation de nouveaux systèmes de vente et perception dans les sociétés de transport de la région de Montréal ont fait l'objet de multiples discussions au cours des dernières années. Récemment, les trois sociétés de transport, l'AMT et quelques CIT, à un degré moindre, ont convenu de mettre en commun leurs efforts et d'acquiescer un système dont la majorité des composantes seraient communes à tous. La STCUM, puisqu'elle effectue 83 % des déplacements, joue inévitablement un rôle majeur dans l'acquisition d'un tel système et elle a été mandatée par les autres sociétés d'acquiescer en leur nom les équipements nécessaires à leur opération ainsi que le système d'information de gestion qui deviendrait commun aux trois sociétés. Un protocole d'entente à cet effet a été approuvé par leur conseil d'administration respectif. L'AMT devrait pouvoir bientôt se joindre à cette entente.

Les articles 97 et 99 du projet de loi n° 24 affectent certains éléments du protocole. Une entente est intervenue entre les sociétés de transport et l'AMT pour recommander à la commission que ces dispositions soient modifiées afin de préciser le rôle que jouera l'AMT dans l'agrément du système retenu. Ainsi, l'AMT serait responsable d'agrémenter tout système de vente de titres et de perception des recettes de transport en commun, retenu par les autorités organisatrices de transport en commun, aux seules fins de s'assurer que les équipements de perception gèrent la tarification métropolitaine, sont interopératoires, et lisent et écrivent sur les cartes à puce. Également, la disposition énonçant la propriété du titre métropolitain devrait, d'un commun accord, être abrogée afin d'éviter toute confusion.

Tarifification métropolitaine. Nous avons remarqué que l'article 97 du projet de loi modifie l'article 35 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport pour permettre à cette dernière, et je cite, «...d'établir des titres de transport métropolitain pour les services de transport par autobus qu'elle organise et en fixer les tarifs.» Nous aimerions simplement signaler aux membres de la commission que ce nouveau pouvoir de l'AMT peut créer une situation inéquitable pour les usagers du transport en commun; une telle situation est vécue par les usagers de la ligne 90, et non 190, depuis le 1er janvier, et non le 1er février, et par les usagers de la Société de transport de Laval sur le circuit 902 depuis la même date.

Approvisionnement et mise en commun. Nous convenons tous de la nécessité pour les organismes du secteur public de faire preuve de transparence dans les

processus d'achat et du fait que l'appel d'offres public est la plupart du temps le moyen privilégié afin d'obtenir le meilleur prix pour un bien ou un service. Par ailleurs, la disposition de la loi qui permet d'établir une pondération entre la qualité et le prix nous apparaît tout à fait pertinente. Cependant, les budgets des sociétés de transport sont souvent plus élevés que ceux de la plupart des municipalités du Québec et leur caractère opérationnel nécessite souvent d'agir avec célérité. En ce sens, nous croyons que de façon générale, comme c'est le cas actuellement pour la STCUM, les dispositions touchant les achats et les appels d'offres devraient à tout le moins s'harmoniser avec celles des municipalités comprises dans le projet de loi n° 29.

Cependant, à cause du caractère des équipements qu'elles utilisent pour leur exploitation, soit le métro et les autobus, les sociétés sont souvent confrontées à des fournisseurs uniques. C'est généralement le cas pour certains équipements et voitures du métro et de certaines pièces pour les autobus. Dans ces cas d'appels d'offres... dans ces cas, l'appel d'offres, pardon, n'est pas nécessairement le moyen le plus approprié afin d'obtenir le meilleur prix. La Loi actuelle de la STCUM lui permet de négocier de gré à gré avec un seul fournisseur avec la permission du ministre. Par exemple, avec la permission du ministre, les trois sociétés ont négocié de gré à gré et conclu une entente avec les Moteurs Cummins sur la fourniture de pièces de moteur pour les cinq prochaines années. Cette négociation a permis une baisse de 10 % des prix payés. Autre exemple, la STCUM ne peut s'assurer auprès d'une seule compagnie et doit avoir recours à un courtier afin de former un consortium d'assureurs. La disposition actuelle devrait à tout le moins être maintenue ou, encore mieux, en ce qui a trait au métro et aux autobus, la loi pourrait permettre aux sociétés de procéder par négociation de gré à gré lorsqu'il existe un seul fournisseur qui, habituellement, se trouve à être le fournisseur d'origine. Les lois actuelles prévoient aussi que les sociétés peuvent négocier de gré à gré pour l'achat de logiciels. Cette disposition devrait à notre avis être reconduite.

D'autre part, l'article 98 du projet de loi limite les personnes morales pouvant recevoir un mandat pour la fourniture de matériel, de matériaux et de services. Dans un esprit de réduction des coûts, il serait approprié de pouvoir nous regrouper, au besoin, avec un plus grand éventail d'acheteurs possible, notamment avec des sociétés d'État, par exemple Hydro-Québec, et des organismes d'approvisionnement en commun, par exemple Approvisionnement Montréal dans le secteur de la santé et des services sociaux, ce qui nous permet d'avoir un directeur général de la Société de la Rive-Sud qui y siège au conseil d'administration.

● (11 h 40) ●

Le gouvernement, nos actionnaires — la ou les villes membres — les clients contribuables — ceux et celles qui paient un compte de taxes municipales — et nos clients usagers demandent et exigent une qualité accrue de nos services, et ce, à un meilleur coût. Vous connaissez tous et toutes ces demandes, puisqu'elles font certainement partie de votre quotidien également. Pour ce faire, nous avons besoin d'outils, y compris des outils juridiques, plus adaptés à la situation des années vingt... des années 2000, pardon, excusez. On nous

suggère d'adopter des règles de fonctionnement qui s'apparentent au secteur privé, lequel secteur a cependant la possibilité d'utiliser tous les outils juridiques que nous demandons. Nous croyons être plus performants aujourd'hui qu'hier, mais nous pouvons encore faire mieux, comme nous le démontrent les diverses ententes conclues au cours des dernières années entre les sociétés de transport de la région de Montréal et dans le cas d'appels d'offres publics avec le concours du ministre que nous remercions au passage.

Dans cet esprit, nous sommes heureux de la disposition de l'article 145 qui permet à la nouvelle Société de transport de Montréal de créer une filiale pour fournir tous services et tous biens aux fins de construction, d'aménagement et de réfection d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant reliés au réseau du métro ainsi qu'à leur gestion et à leur administration. Une filiale pourrait ainsi... aussi être créée pour la vente de biens ou de services reliés à tout autre mode de transport collectif. Ce pouvoir est important. En effet, le personnel de la STM, en tant que successeur de la STCUM, a acquis une grande expertise dans l'exploitation d'un réseau de transport en commun, dont le réseau du métro: exploitation, ventilation, normes de sécurité, etc. Pouvoir fournir de tels services par l'entremise d'une filiale permettra de dissocier la STM en tant qu'exploitant d'un réseau de transport en commun à la STM fournisseur d'expertise, ce qui, d'un point de vue d'un contrôle des coûts, est souhaitable.

On n'a qu'à penser au rôle de sous-traitant de la firme retenue par l'Agence métropolitaine de transport que joue la STCUM pour la construction du prolongement de la ligne 2 du métro à Laval, pour les travaux touchant les équipements fixes du métro. L'utilisation d'une telle filiale aura l'avantage de donner un cadre de fonctionnement qui s'approche davantage de celui d'une entreprise. Il sera possible aussi, avec les expériences en cours, que la STCUM s'associe éventuellement aux firmes québécoises pour exporter leur expertise en matière d'étude, de développement et d'exploitation de réseau de transport.

En raison des partenariats déjà établis et de plus en plus fréquents qui unissent les trois sociétés, il serait indispensable que les dispositions de l'article 145 s'appliquent également à la STRSM et à la STL. Ces dernières, d'ailleurs, vendent souvent des services à d'autres organismes: AMT, commissions scolaires, OMIT, CIT, universités, et j'en passe. Les trois sociétés devraient aussi avoir la possibilité de créer conjointement des filiales.

Réseau du métro. Avec la création de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de la Communauté exploite depuis le 1er janvier 1970 le réseau du métro sur son territoire et sur celui de la ville de Longueuil. Bien que la construction du réseau initial ait été effectuée par la ville de Montréal et les prolongements par la Communauté urbaine, le 20 juillet 1994, la STCUM était confirmée seule propriétaire du réseau du métro. La STCUM a toujours posé tous les actes d'un propriétaire sur le réseau. À titre d'exemple, un des projets les plus marquants a été le programme de rénovation des stations de métro du réseau initial, le programme Réno-Stations, au montant de 60 millions, qui débutait en 1996 pour se terminer en

2000. À cet effet, elle a donc effectué de nombreux emprunts, autant sur les marchés locaux que sur les marchés étrangers, pour lui permettre de financer la partie non subventionnée de ce projet par le gouvernement du Québec ou l'Agence métropolitaine de transport.

En prenant connaissance des articles 137 à 144 du projet de loi, nous constatons que ces articles confondent les pouvoirs de la nouvelle société de transport sur les actes qu'elle pourra poser pour remplir adéquatement sa mission d'exploitant et propriétaire d'un tel système de transport avec ceux confiés à l'AMT en matière de construction des prolongements.

Ainsi, le métro étant la propriété de la STM, et le projet de loi prévoit qu'il devrait continuer d'en être ainsi, la Société devrait, comme prévu, élaborer son programme triennal des immobilisations, prévoir les dépenses qui devront être faites pour le réseau du métro et transmettre celui-ci, pour approbation, à la ville de Montréal. Une copie devrait être transmise à la CMM, la Communauté métropolitaine de Montréal, et à l'AMT pour information. L'approbation additionnelle de ces deux instances lors de l'acquisition des biens relatifs au métro n'ont pas vraiment leur raison d'être et surtout l'alourdissement de beaucoup... et surtout alourdisait...

**Une voix: Alourdirait.**

**M. Melançon (Pierre-Yves):** ...alourdirait, pardon, de beaucoup le processus visant l'entretien d'équipements critiques pour l'efficacité et la sécurité des opérations.

De plus, le projet de loi doit permettre que la STM puisse continuer à financer les travaux ou l'acquisition de biens touchant le réseau du métro, en précisant toutefois que ceux-ci ne s'effectueront pas dans le cadre de la construction des nouveaux prolongements pour lesquels l'AMT est compétente.

Après la construction de ces prolongements, il est nécessaire, pour assurer l'efficacité de son exploitation, que la STM soit propriétaire de toutes les infrastructures reliées au métro en dehors de son territoire. Il faudrait être plus spécifique lorsqu'il est question de biens et droits touchant les infrastructures du métro que l'AMT devrait transférer à la STM. Devraient être inclus les garages et ateliers. À titre d'exemple, les garages Angrignon et Honoré-Beaugrand, construits dans le cadre des prolongements, sont la propriété de la STCUM.

De plus, lorsqu'il est question de transférer la dette du métro contractée par la CUM à la ville de Montréal, il est important de s'assurer que la STM continue à gérer la dette que la STCUM a elle-même contractée à l'égard de ses biens lors d'emprunts effectués à titre de propriétaire aux fins de leur restauration ou réparation.

Transport adapté. Nous tenons enfin à souligner que l'article 76 du projet de loi n° 24 comble un grand besoin des sociétés en éliminant tout formalisme d'attribution de contrat pour les services de transport adapté par taxi. Ces nouvelles dispositions permettront aux sociétés de gérer plus efficacement ces contrats et de rendre de meilleurs services à la clientèle, et Dieu sait qu'ils en ont besoin.

**Pouvoirs des inspecteurs.** Bien que les sociétés de transport de la région de Montréal soient de façon générale satisfaites des pouvoirs que leur concèdent les articles 126 et suivants du projet de loi n° 24 quant à la nomination d'inspecteurs pour l'application de leurs dispositions réglementaires ainsi que celles du paragraphe 7 de l'article 386 du Code de la sécurité routière (présence de véhicules routiers dans les voies réservées ou sur les arrêts d'autobus), nous déplorons toutefois le processus administrativement lourd de leur nomination dans le contexte où une dotation rapide de ces postes pourrait s'avérer difficile.

Ceci dit, afin de résoudre les nombreux problèmes d'exploitation et de ralentissement de leur vitesse commerciale découlant du phénomène de plus en plus grandissant de non-respect en milieu urbain des zones d'arrêt d'autobus par les automobilistes, les sociétés de transport de la région souhaitent fortement que les pouvoirs d'application du Code de la sécurité routière par leurs inspecteurs puissent s'étendre également aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 386 touchant le respect de ces zones. En terminant sur ce chapitre, nous soulignons l'absence de sanctions pénales à même le projet de loi n° 24 pour l'infraction d'entrave prévue à l'article 129 de ce projet de loi.

Le rôle du comité de transition, et nous insistons. Nous tenons à remercier le ministre pour les précisions que l'article 228 a apportées sur le rôle que le comité de transition doit jouer à l'égard des sociétés de transport. Les dispositions actuelles ont été la source de nombreux imbroglios et laissent jusqu'à ce jour les sociétés dans une situation plutôt nébuleuse. Cependant, nous croyons, pour éviter toute confusion et vu l'absence de règles transitoires, qu'il soit stipulé clairement qu'il appartient aux comités de transition d'adopter les budgets, dans la mesure bien sûr où ceux-ci sont adoptés par leurs conseils respectifs. Nous comprenons que, dans l'alternative, c'est le paragraphe 2 de l'article 229 qui s'applique. Notons que, pour être opérants, les articles 228 et 229 devraient entrer en vigueur dès l'adoption de la loi.

**Cadre financier** — bien que ça ne fasse pas partie du cadre institutionnel, mais qu'il y a un avenir proche pour ce cadre. Nous ne pouvons nous permettre de terminer ce mémoire sans parler de financement du transport en commun, d'autant plus que le ministre des Transports devrait se prononcer sur le sujet à l'automne.

Au-delà du strict développement des personnes, les bienfaits du transport en commun ont été mentionnés à maintes reprises ainsi que son apport important dans l'économie d'une région telle que Montréal. Par exemple, les activités de la STCUM ont des impacts nets directs et indirects de l'ordre de 2 milliards de dollars pour la collectivité, principalement reliés à la réduction de la congestion routière et de l'utilisation de l'automobile. D'un point de vue socioéconomique, nous pouvons affirmer que les sociétés de transport sont sans contredit des entreprises rentables. Alors, imaginez les trois sociétés ensemble ce que ça pourrait faire sur l'impact économique, sur l'économie régionale. Le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports reconnaît cette valeur ajoutée au transport en commun pour la collectivité, et les intervenants du milieu s'en réjouissent. En effet, le ministère consacra

des sommes importantes dans la région tant pour le développement de nouveaux services que pour le maintien du patrimoine existant — et évidemment, je me permettrai d'avoir hâte à l'annonce du prolongement du métro dans l'est. Je continue le texte.

Ces nouvelles, quoique réjouissantes, sont tout de même tempérées par les limites de l'actuel cadre financier, car les sources de financement autant locales que métropolitaines stagnent et même se tarissent. De plus, la croissance soutenue de l'activité économique combinée aux diverses actions concertées des intervenants de la région, tels l'élargissement de l'intégration tarifaire et l'ajout de services et de mesures préférentielles, ont fait croître l'achalandage du transport en commun, ce qui engendre déjà des pressions supplémentaires sur les coûts d'exploitation des organismes de transport. Ainsi, sans l'instauration d'un nouveau cadre financier, tout projet de développement additionnel aura des conséquences similaires sur les futurs coûts d'opération des organismes de transport.

● (11 h 50) ●

Déjà à l'heure actuelle, l'effort financier requis de chacun est au seuil des limites, car, au cours des dernières années, des compressions financières importantes ont dû être mises en place afin de compenser la diminution du financement public du transport en commun dans la région. Pour les trois sociétés de transport concernées, ceci s'est surtout traduit par une diminution des effectifs et des services offerts à la clientèle.

Les effets sur les contributions des clients et des municipalités ont différé selon les sociétés de transport. Ainsi, les contributions des voyageurs sont devenues la principale source de revenus de la Société de transport de Montréal, avec 44 % du budget, alors qu'à la STL, à Laval, les contributions municipales se situent à près de 55 % et qu'à la STL... plutôt STRSM — parce qu'on sait pas si ça va être Longueuil ou un autre nom, bien que, dans la loi, on le prévoit — le taux est similaire entre les contributions des voyageurs, 36 %, et des municipalités, à 42 %. Pour les municipalités de la région s'ajoutent d'autres contributions pour le transport en commun, soit celles de l'Agence métropolitaine de transport pour les services de trains de banlieue et le Fonds de développement, et, pour la communauté, le coût net du financement du réseau initial et des prolongements du métro.

Déjà fortement sollicitée par d'autres fonctions urbaines en plus du transport en commun, il n'est pas réaliste de compter encore plus sur l'assiette foncière pour assurer le développement du transport en commun ni en assurer les retombées sur les coûts d'exploitation futurs. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'on considère la pression additionnelle exercée par les investissements requis pour maintenir le patrimoine immobilier existant des trois sociétés de transport.

L'AMT fait aussi face aux mêmes pressions que les sociétés de transport, puisque ses deux principales sources de financement sont saturées et ne laissent aucune marge de manœuvre pour soutenir l'accroissement de l'achalandage et assurer le développement du transport en commun. En effet, depuis son introduction en 1990, les droits sur l'immatriculation n'ont pas été majorés. Il en va de même depuis 1996 pour la taxe sur

l'essence, laquelle n'évolue pas en fonction du prix du pétrole, bien que nos coûts évoluent en fonction de ça, mais est établie à un montant fixe de 0,015 \$ par litre d'essence.

En conclusion, la décennie des années quatre-vingt-dix a été la période de redressement des finances publiques à tous les niveaux de gouvernement. L'industrie du transport en commun a fortement contribué à cet effort collectif. Pour la prochaine période, il faut recommencer, comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes du monde, à réinvestir dans cette industrie rentable, et c'est ce que le ministère évoque par son plan de gestion des déplacements. Par contre, il a été démontré précédemment que l'écart entre les besoins et les ressources disponibles est large et, afin d'assurer la viabilité du transport en commun, il faut définir un nouveau cadre financier permettant un financement suffisant, durable et équitable, autant sur le plan local que métropolitain.

Nous insistons, M. le Président, et auprès de l'ensemble de cette commission, sur l'importance d'une adoption rapide, du moins pendant cette session, de la loi pour stabiliser. Il est important pour nous qu'effectivement cette loi soit adoptée afin de stabiliser et de clarifier nos statuts. Il en va de notre crédibilité sur les marchés financiers pour la continuation de nos opérations auprès de notre clientèle.

Par ailleurs, concernant les éléments portant sur le plan stratégique, il faudrait aussi prévoir une période ou un échéancier. Nous souhaitons évidemment que ça puisse être de deux ans.

En terminant, nous tenons particulièrement à remercier l'ensemble du personnel du ministère des Transports et son ministre pour leur collaboration, leur... j'ose pas dire, le professionnalisme du ministre, c'est connu, et aussi, évidemment, leur ouverture d'esprit qui ont entouré l'ensemble de ce projet de loi. Et nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions. Merci beaucoup de votre attention.

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, à ce moment-ci, j'aurais besoin d'une indication sur la façon dont nous allons poursuivre les travaux, les échanges avec les représentants. M. le ministre.

**M. Chevrette:** Étant donné que c'est les trois grandes sociétés, qu'on a prévu un temps, mais sans délimiter, moi, je propose qu'on alterne de 10 minutes en 10 minutes.

**Le Président (M. Lachance):** Y compris les questions et les réponses?

**M. Chevrette:** Y compris les questions et les réponses.

**Le Président (M. Lachance):** Bon, ça serait peut-être plus simple de cette façon-là. M. le député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Oui, je pense que, dans l'intérêt des travaux et pour une bonne compréhension de la problématique et des demandes des groupes, si on peut alterner et même être complémentaire dans nos

questionnements, vu qu'on est là pour questionner les gens et avoir des réponses qui vont nous permettre de faire un projet de loi qui va correspondre dans le meilleur intérêt de tout le monde, moi, je suis bien prêt à fonctionner de cette manière-là.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, M. le ministre, pour débiter.

**M. Chevrette:** Merci, M. le Président. Je vais essayer de faire vite, mais je voudrais donner au président, d'abord à qui je souhaite la bienvenue, avec des figures dont la majorité... j'y retrouve celles d'hier soir, mais avec un nouveau porte-parole ce matin, les yeux grands...

**Une voix: ...**

**M. Chevrette:** Ha, ha, ha! Les yeux n'ont de comparables que vos ambitions. Et ceci dit, je voudrais vous dire que je vais repasser avec vous certains points que vous soulevez, puis essayer rapidement, parce qu'on l'a fait hier, mais je pense que c'est important également de le faire aujourd'hui pour démontrer que les échanges ont été vraiment intenses et on a évolué beaucoup depuis le dépôt de ce projet de loi...

Tout d'abord, avec l'Éducation... en page 6, le transport scolaire, nous sommes vraiment en négociation avec l'Éducation. Vous devez connaître notre point de vue, il s'agit d'aller chercher l'aval de l'Éducation, mais, en ce qui nous concerne, on est dans la même lignée de pensée que vous autres. Ça, on vous le dit très clairement, on n'a pas peur de se mouiller là-dessus.

À la page 7, l'AMT, dans l'agrément du système retenu, c'est fait. Vous le savez qu'on a conclu une entente, donc je répète.

Tarification métropolitaine, article 197, l'article 35 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, moi, je vais le regarder... je vais le regarder avec vous autres, on va demander à M. Savard et ceux qui... de regarder ça de très près, et je pense que... en tout cas, ça se regarde et ça se clarifie.

Page 8, les appels d'offres, les achats, on a un volumineux amendement qui va dans le sens que vous avez demandé, mais il est assez imposant comme amendement parce qu'il fixe les balises, les règles du jeu. Mais ça devrait satisfaire à l'esprit dont vous faites part dans votre texte de mémoire.

Achats regroupés, O.K., on fonctionne selon vos revendications.

À l'article 96, on a une ouverture; on va regarder avec vous. C'est pas tout à fait finalisé, mais je pense qu'on est capable de trouver un libellé qui plairait aux deux parties. Et les lois actuelles qui prévoient que les sociétés... en bas de la page 8, c'est la même chose que précédemment; on va chercher avec vous le libellé le plus convenable.

En haut de la page 9, pouvoir de nous regrouper, au besoin, avec des sociétés d'État, oui, il y a un amendement qui est prêt, puis on va le déposer, on reconnaît l'esprit qui... c'est d'essayer d'avoir les meilleurs coûts possible, donc on va fonctionner dans cela.

À la page 10, j'ai eu beaucoup de difficultés au Comité de législation, avec le bureau de législation, pour l'étendre à toutes les sociétés. Je suis prêt à retourner, mais... ou bien les mettre en contact pour l'argumentaire qui va être développé, parce que c'est le soir... c'était le fameux soir où on devait déposer... pour le 15, l'ensemble des projets de loi, à cause de nos contraintes de date de dépôt, et ça a été assez laborieux, je dois vous le dire, pour faire passer l'article, mais on n'avait plus le temps. Oui, M. Fortin, vous voulez parler là-dessus?

**M. Fortin (Jacques):** Si vous me permettez, M. le ministre, sur ce point-là, je vais vous donner un exemple concret, hein. Les trois sociétés de transport, actuellement, on regarde la possibilité de créer un centre d'entretien majeur pour les autobus dans la région de Montréal. C'est une possibilité qu'on regarde, je veux dire, on n'a pas... Et peut-être éventuellement, dans ce cadre-là, avoir des partenaires privés avec nous autres, tu sais, pour éventuellement... je veux dire, déborder un peu la région de Montréal. Donc, c'est ce genre de chose là... si c'était étendu aux sociétés, c'est ce genre de chose là que la loi nous permettrait de faire à toutes... Tu sais, c'est de faire ensemble, de créer ensemble des activités.

**M. Chevrette:** Si on était capable de trouver une formule, en tout cas... parce qu'il y en a qui craignent le désengagement, vous le savez, alors que... Moi, je ne l'ai pas saisi non plus dans cet esprit-là, mais le libellé... et puis je n'avais pas le temps malheureusement de travailler sur un amendement, je l'ai déposé tel quel. On savait que c'était ce que vous recherchiez. Si vous étiez capables de trouver un amendement qui rassurerait le bureau de la législation, moi, j'ai rien contre ça. En d'autres mots, on a encore du temps devant nous pour travailler, de façon...

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Oui, mais, si vous permettez... si vous permettez, M. le ministre, on pourrait peut-être s'inspirer de l'esprit général de la loi d'économie mixte dans laquelle il y a aussi une forme d'autorisation de la part du ministre. Évidemment, je pense qu'il faut pas... il faudrait pas se maintenir au pourcentage de 50 %; ça peut être selon les cas. Je reprends l'exemple, mais ça peut être autre chose que les sociétés de transport...

**M. Chevrette:** Vous savez que le contrôle ne serait jamais échappé.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Il aurait fallu que... il n'y aura pas d'échappatoire dans la mesure où on peut s'inspirer d'un amendement, quitte à ce que nos contentieux respectifs trouvent une façon de le libeller. Puis je pense que l'exemple des sociétés d'économie mixte pourrait être quelque chose d'intéressant de ce côté-là.

**M. Chevrette:** Avec tout ce qui s'en vient, moi, je reconnais que ça pourrait être un outil très utile. Il s'agit de me trouver un libellé pour apaiser les craintes du bureau de législation. Vous avez remarqué, les groupes ont une tendance à dire: Si on met une phrase,

là... vous connaissez les gérants d'estrade, ils vont partir que vous ne voulez plus travailler ou que vous voulez vous délaissier... vous voulez pratiquer une politique de délestage, vous voulez abandonner vos responsabilités. Je les connais toutes maintenant, moi. Ça fait assez longtemps que je suis dans ça pour vous dire que ça prend ça de long pour faire ça de long. Le titre est souvent plus long que qu'est-ce que tu as dit, à part de ça. Donc, ça, il faut avoir une certaine carapace, mais on n'est pas obligé de courir après les problèmes non plus. Donc, ce que j'espère, c'est que vous voulez travailler ensemble pour me trouver quelque chose avant qu'on commence article par article. Ça m'aiderait d'avoir un bel argumentaire détaillé. C'est beau?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Ça me fera plaisir de vous le fournir, M. le ministre.

● (12 heures) ●

**M. Chevrette:** Merci. Page 11, je vais assez vite, là, «en prenant connaissance des articles 137 à 144», ce que vous dites, on va le clarifier par un amendement, parce que, pour nous, y a pas de problème là, au niveau de ce que vous recherchez. «Ainsi, le métro étant la propriété», le paragraphe suivant, c'est fait en ce qui nous concerne.

Ensuite, «la loi doit permettre à STM... puisse continuer à financer les travaux ou l'acquisition de biens touchant le réseau de métro», c'est fait. Comme amendement, on l'a préparé. Également, en page 12, «devraient être inclus les garages et les ateliers» là, pour nous autres, si c'est pas clair, si un comprend pas l'autre, bien, on mettra les deux. Je me battra pas longtemps là-dessus, moi.

«...STM continue de gérer les dettes de la STCUM», c'est fait, un amendement est prêt en conséquence et tout. «Pouvoir des inspecteurs», là, on va le regarder. On va le regarder, j'ai un petit problème possible parce que c'est la Sécurité publique, c'est pas le ministère des Transports. Donc, ça, je peux pas répondre au nom de mon collègue, mais on va lui acheminer votre demande concrète là-dessus. Oui?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Vous permettez? Le problème qu'on a, c'est que la Société ne peut pas enlever elle-même les véhicules qui circulent sur ses voies réservées, entre autres, parce que les municipalités ont plus ou moins la volonté d'avoir du remorquage spécialisé sur ces enjeux-là. Donc, on dit: Écoutez, si la ville peut pas le faire, on va le faire nous-mêmes. C'est ça que souvent on a dit.

**M. Chevrette:** Ça fait du sens.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et il y a eu un désengagement de la ville de Montréal entre autres, et je me tape sur les doigts moi-même...

**M. Chevrette:** Non, mais ça fait du sens, des débarcadères puis tout, là, je le comprends. Je dis pas que ça fait pas de sens, je vous dis que c'est juste... C'est pas ma juridiction. Donc, je vais acheminer, mais quelque chose qui fait du sens. Et je vais le dire, que ça fait du sens. Parce que, quand on regarde les articles de la loi, il y a possibilité, à partir de l'ancienne loi en

particulier, d'ajouter un petit paragraphe ou une ligne, le paragraphe de l'article... Te souviens-tu? 100 et quelque chose, là.

(Consultation)

**M. Fortin (Jacques):** Parce que, vous savez, M. le ministre, dans le cas de la STCUM... dans le cas de la STCUM, nous avons notre propre service de surveillance, hein?

**M. Chevette:** Je sais.

**M. Fortin (Jacques):** Et on pourrait en profiter, là, parce que, concernant le statut justement, de ces agents-là, aller faire un petit bout avec le ministre de la Sécurité publique, là, pour bien encadrer le statut qui leur permettrait, éventuellement, là, de faire...

**M. Chevette:** Bien, parlez-lui, puis, moi aussi, je vais lui parler. Mais je vous dis que ça fait du sens, je reconnais que ça fait du sens. À 386, là, l'article 128, on pourrait ajouter un petit point puis ajouter «débarcadère» puis je sais pas quoi, là. Parce qu'on a déjà des points énumérés dans l'article actuel, on pourrait tout simplement ajouter un paragraphe. ...7.1, on mettra 7.2 ou quelque chose du genre, peu importe le numéro.

Le «cadre financier», et je finis là-dessus. C'est-à-dire que, non. Vous avez probablement sauté par-dessus parce que vous l'avez reconnu à la page 13: «En terminant sur ce chapitre, nous soulignons l'absence», c'est compris dans l'article 132 du projet de loi. Donc, vous aviez marqué une phrase mais je pense que vous avez eu le temps de réviser que c'était inclus trois articles plus loin.

Maintenant, à discuter, le «Rôle du comité de transition». Moi, je trouve que ça fait du sens. Donc, là-dessus, encore là, on va se rendre à l'évidence. Et le «Cadre financier», je sais que vous avez hâte, moi aussi, mais c'est pour l'automne. S'il avait fallu que... Vous auriez pas eu de loi, de structure, si j'avais mis tout de suite le cadre financier. Comme je voulais vous donner une base juridique qui va vous permettre, après, de vous frotter les oreilles probablement, ou encore de se frotter les oreilles, mais j'ai l'impression que ça va nous donner du temps d'avoir des scénarios, aussi, entre nous autres. Parce que vous soulignez à juste titre certains moyens, là.

Et le plan des déplacements de Montréal — et je finis là-dessus pour donner la parole à l'opposition parce qu'on s'était entendu sur une alternance de 10 minutes — le plan des déplacements de Montréal effectivement inclut beaucoup au niveau du transport en commun, et c'est ce qui fait qu'il a été accepté dans la population, c'est qu'il parlait d'équilibre entre le transport des marchandises et le transport des personnes. Et j'espère qu'on va pouvoir annoncer l'étude de faisabilité du SLR, là, tout est attaché pour qu'on puisse l'annoncer au PC. Ce soir, je soupe pas trop loin de M. Nicolet, là... M. Collette, dis-je, et puis...

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

**M. Chevette:** ...je vais parler au fédéral — Nicolet, c'est un autre de mes mandataires sur un

autre aspect — mais pour essayer de trouver un terrain d'entente pour publiciser le fait que le SLR est vraiment enclenché, puis qu'on trouve des moyens. Comme le doublage. Je vais annoncer également — parce que je l'ai accepté dans la programmation — de Sainte-Julie, la 20, jusqu'au tunnel, on va élargir de deux voies, vous le savez. Donc, tout ça en vue d'améliorer la fluidité, le transport des personnes et des marchandises.

Puis, moi, je voudrais vous remercier, en tout cas, dans un premier temps, d'avoir collaboré correctement à l'adoption de ce projet de loi qui, je l'espère, comme vous l'avez dit quand vous êtes sorti de votre texte — j'aurais aimé que l'opposition écoute beaucoup plus attentivement à ce moment-là — l'importance, en particulier pour le financement à la STCUM, d'adapter ce projet de loi au PC pour les citoyens et citoyennes, pour les sociétés de transport. Ça presse, et j'espère que ça tombera pas dans un terrain non fertile, dans un terrain fermé à toute écoute correcte. C'est pas le ministre qui y gagne dans ça, c'est les citoyens puis les sociétés de transport. Donc, ils ont beau en vouloir au ministre, qu'ils pensent donc à vous autres puis qu'ils oublient de me regarder la bette!

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Si vous permettez, M. le ministre, évidemment, nous souhaitons... nous offrons aussi la pleine collaboration qu'on a déjà eue avec le ministère pour la première phase. Nous voulons collaborer avec le ministère non pas pour s'en froter... pour se frotter mutuellement les oreilles mais plutôt se dire après de s'en frotter les mains mutuellement, du succès que ça pourrait avoir sur le plan financier. Et, à cet égard, nous sommes tout à fait disposés à collaborer entièrement, avec le même esprit d'ouverture que nous avons eu, et nous sommes convaincus que vous l'avez aussi et l'ensemble des membres de votre personnel du ministère.

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de Sauvé.

**Mme Beauchamp:** Merci, M. le Président. Bonjour, M. Melançon. Chers messieurs, bonjour. J'aimerais aborder la fin de votre mémoire, à savoir la question du cadre financier. M. le ministre indiquait que, selon lui, il était important de vous donner une structure juridique avant d'aborder cette question, que lui-même reconnaît qu'il abordera à l'automne. Mais, par ailleurs, il y a une autre vision des choses qui pourrait s'imposer, qui est de dire aussi qu'il faut avoir une connaissance du cadre financier pour savoir si le projet de loi constituant juridiquement les nouvelles sociétés de transport est un projet de loi adéquat. Ça fait que j'aimerais vous réentendre. J'aimerais vous entendre sur cet aspect-là des choses, sur les difficultés que vous rencontrez, et peut-être spécifiquement sur... Dans votre mémoire, à quelques occasions vous parlez de la lourdeur du patrimoine immobilier de vos sociétés. Vous en faites allusion, entre autres, à la page 15. J'aimerais aussi que vous développiez un peu sur cette question-là.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Si vous permettez, peut-être que je pourrais laisser à tour de rôle

ceux qui nous encadrent, au DG, peut-être faire un peu le portrait du cadre financier tel qu'ils le vivent... enfin qu'ils le vivent mais que nous le vivons aussi au niveau des conseils d'administration. Et, s'il y a des compléments, M. Latendresse ou M. Beldié et moi-même, ça nous fera plaisir. Je commencerai par M. Fortin.

**M. Fortin (Jacques):** Oui. Bien, écoutez, concernant l'ordre dans lequel ça doit venir, nous, actuellement, on travaille dans un cadre financier qui est défini, c'est-à-dire: contribution des municipalités, subvention du gouvernement au niveau des immobilisations, contribution de l'Agence métropolitaine pour les équipements et les déplacements sur le réseau métropolitain et contribution des usagers. C'est ça, notre cadre financier. Je pense que, ce qu'on s'est rendu compte au cours des dernières années, surtout depuis le désengagement du gouvernement du Québec du financement de l'exploitation, ce qu'on s'est rendu compte, c'est que ce cadre-là amenait ni plus ni moins une espèce d'asphyxie des sociétés dans le sens où, année après année, on est plus pris, je dirais, à gérer des budgets qu'à gérer du développement de services, c'est-à-dire qu'on est dans un contexte où on doit contraindre les ressources. Par exemple, pour donner un exemple précis, la STCUM, entre 1994 et 1998, a dû couper 13 % de son service. Et c'est un peu le contexte.

Alors, là, on se dit: Il y a comme, depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, une relance du transport en commun qui est particulièrement vraie au cours des dernières années. La hausse du prix de l'essence, les accords de Kyoto, toute cette nouvelle prise de conscience concernant l'environnement fait en sorte que je pense qu'il faudrait maintenant investir dans le transport en commun.

Au niveau des municipalités, le foncier, on sait qu'on est l'endroit à Montréal... la région de Montréal est sûrement l'endroit au monde où la contribution sur le foncier pour le financement du transport en commun est la plus élevée. Nulle part, on retrouve une telle contribution à même le foncier sur le financement du transport en commun, et c'est un peu dans ce cadre-là où on dit: Maintenant, il faut réfléchir un peu plus sur le long terme, en termes de développement du transport en commun, pas juste en termes d'immobilisations.

● (12 h 10) ●

C'est sûr que d'avoir un plan de déplacement comme celui du ministre est essentiel, il faut développer les infrastructures, mais il faudrait aussi faire en sorte que le financement des opérations courantes pour exploiter ces infrastructures-là puisse être mis en place puis avoir une certaine stabilité. C'est un peu dans ce sens-là qu'on parle, là, et on a fait de nombreuses propositions, là.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Peut-être M. Turbide, qui est le directeur général de Laval.

**M. Beldié (Jean-Jacques):** Merci. Peut-être compléter sur votre question particulière. Évidemment, le meilleur des mondes, ça serait effectivement d'avoir un projet de loi qui couvre les deux aspects. Mais, vous savez, quand on parle du partage des recettes métropolitaines, ne serait-ce que ce point-là, il s'agit

d'un dossier fort complexe, et qui, tenant compte des impératifs de temps que l'on a, qui ont été clairement exprimés tant par la STCUQ que les trois sociétés aujourd'hui, ne nous laisse d'autres opportunités que de s'adresser dans un premier temps au cadre institutionnel. Donc, l'objectif que l'on devait poursuivre en adressant le cadre institutionnel, c'est de s'assurer qu'on allait avoir un cadre assez souple pour nous permettre d'adresser les questions financières à l'automne qui doit venir. Et, je pense, c'est ce qui a été fait, et c'est le résultat des échanges qu'on a eus avec les représentants du ministère. Donc, le cadre qui est sur la table permet quant à nous d'adresser correctement le cadre financier à l'automne sans qu'on y retrouve d'embûche et sans que nécessairement on soit obligés de revenir toucher le cadre institutionnel.

Il s'agit de questions fort complexes. Tout le financement des équipements métropolitains, le partage des recettes métropolitaines, je peux vous dire qu'il y a très peu de gens qui peuvent se vanter de maîtriser correctement ce dossier-là. Donc, je pense qu'on doit prendre le temps de le faire correctement pour adresser les vrais problèmes. Parce que, comme le mentionnait M. Fortin, effectivement le niveau des contributions municipales, particulièrement à Laval, comme vous le voyez dans le mémoire, est rendu à 55 %. C'est probablement le taux de contribution municipale le plus élevé au Canada, sinon en Amérique du Nord. Alors, il faut prendre le temps requis pour s'adresser à ces problématiques-là.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** M. Vandelac, peut-être.

**M. Vandelac (Pierre):** Nous travaillons déjà évidemment depuis quelques mois au cadre financier donc pour établir des positions claires et faire des propositions au gouvernement dans ce sens-là, tant pour appuyer tout le développement du transport en commun... La croissance de l'achalandage évidemment entraîne des coûts d'exploitation additionnels, donc supporter l'accroissement de l'achalandage, mais aussi tout le support du développement en termes d'investissements, d'immobilisations.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Ces travaux-là se font aussi avec l'AMT. Il y a des bilans qui...

**M. Vandelac (Pierre):** Effectivement.

**M. Chevrette:** Hier soir, on a accepté de créer un comité technique, qui nous a été demandé à cause des nombreuses conventions comptables qu'on retrouve dans cela, pour nous acheminer avant de déposer un projet de loi sur le cadre financier.

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de Sauvé.

**Mme Beauchamp:** Merci. Je voudrais peut-être vous entendre maintenant sur la question de la lourdeur de ce que vous appelez dans votre mémoire du patrimoine immobilier. Vous semblez implicitement dans votre mémoire indiquer jusqu'à quel point ça

représente une lourdeur en ce moment pour les différentes sociétés. Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu plus les enjeux reliés à cela?

**M. Fortin (Jacques):** Bien, écoutez, l'enjeu fondamental, il ne faut pas se le cacher, ça va être le métro. C'est un équipement qui a 35 ans cette année, on fête les 35 ans du métro. Donc, c'est nécessairement un équipement sur lequel il va falloir commencer à réinvestir au cours des prochaines années si on veut maintenir la fiabilité de ce réseau. Comme image, c'est toujours un peu ce que je donne aux gens. Même, ça m'est arrivé de le dire au ministre: C'est bien beau, là, de faire les trois stations à Laval, mais si le monde embarque et ils ne sont plus capables de se rendre au centre-ville parce qu'on n'a pas investi dans le maintien de la fiabilité du métro initial, ça donnera pas grand-chose.

Donc effectivement, on a déposé auprès du ministère... Et je pense qu'il y a encore une autre lettre qui est partie. On a un règlement d'emprunt. On a déposé un programme sur toutes... pour commencer la rénovation ou le remplacement des équipements du tunnel du réseau initial. Donc, ça veut dire les communications, tout le réseau des communications — parce que vous savez que le métro de Montréal fonctionne en mode automatisé, donc, c'est tout un réseau de communications avec un centre de contrôle, avec une technologie qui date de la fin des années soixante — tout le réseau de distribution puis de transformation d'énergie; la ventilation, tous les puits de ventilation. Vous savez que c'est des tunnels, vous avez eu des cas en France où des voitures... carrément les gens brûlent dans des tunnels. Donc, il y a tout un réseau de sécurité et de ventilation parce que, si on ne faisait pas de ventilation dans le métro de Montréal, il ferait chaud, très, très chaud. Donc, c'est tous ces équipements-là qui sont rendus à la fin de leur vie utile.

Dans un deuxième temps... Dans un deuxième temps, bien entendu, il faudra commencer à penser à remplacer les voitures, les voitures initiales. Et ça, c'est plus dans un deuxième temps. Donc, vous voyez un peu l'ampleur. On parle, dans le cas des équipements du métro, on parle d'à peu près un investissement de 500 millions au cours des cinq prochaines années. Des 10 prochaines années, excusez. 300 millions les cinq prochaines, 500 millions au cours des 10 prochaines années. Dans le cas des voitures, éventuellement, bien, là, ça sera un gros coup, parce que le remplacement des voitures, c'est... On a environ 360 voitures du métro initial, c'est à peu près à 2 millions la pièce.

**Le Président (M. Lachance):** D'autres commentaires pour... Ça va? Oui, madame la députée.

**M. Fortin (Jacques):** Sans parler du patrimoine qui est déjà sur terre. Ça va être souterrain.

**Mme Beauchamp:** Oui. Avec l'autorisation, je vais céder mon droit de parole à mon collègue député de LaFontaine. Mais juste avant, un commentaire. J'ai eu l'occasion de siéger sur le conseil d'administration de la Régie des installations olympiques, et ce que vous venez de formuler comme situation, ça me fait un peu penser à la situation lorsqu'on est aux prises — je dis

«aux prises» mais enfin — lorsqu'on est avec un équipement non achevé. Parce qu'on peut peut-être se dire justement que les projets d'agrandissement du métro, c'est parce qu'on est devant un circuit non achevé, mais qui en même temps est rendu à l'étape où on est déjà en train de devoir parler de rénovations et de nouvelles immobilisations. Donc, ça me... je me dis... Je connais vos préoccupations et j'y suis sensible, puisque je trouve que la situation est à peu près... pourrait être comparée. Il y a des comparables, en tout cas.

Donc, avec l'autorisation de la partie ministérielle, s'il est possible...

**Le Président (M. Lachance):** Oui...

**Mme Beauchamp:** ...de céder mon droit de parole au porte-parole officiel en matière de transport métropolitain, j'apprécierais.

**Le Président (M. Lachance):** Il resterait deux minutes dans le bloc de temps qui vous est imparti.

**M. Gobé:** On va essayer de pas les dépasser, M. le Président. Merci. Justement, pendant que nous parlons de réfection du métro et de systèmes de communications et distribution d'énergie, aussi des voitures, est-ce qu'il serait pas sage, étant donné que ces investissements très importants vont faire en sorte que le métro va être refait complètement neuf, hein — ça va être un métro qui va être bon pour 20 ans ou 30 ans — étant donné qu'il y a maintenant aussi des nouvelles technologies, tant en termes de communications que de distribution d'énergie, que de fabrication de voitures, puis qu'il y a des précédents aussi à travers le monde, il serait pas sage d'envisager à ce moment-là, lorsqu'on va entrer dans ce plan, de faire en sorte que les voitures et les nouveaux équipements du métro qui vont être installés puissent sortir du métro?

En d'autres termes, comme ça se fait dans certaines grandes villes, certains grands centres où le métro est sous terre puis, à un moment donné, il fait quatre, cinq kilomètres, 10 kilomètres à l'air dans les endroits où il peut le faire. Ça coûte beaucoup moins cher, au lieu de 70 millions du kilomètre à creuser ou 80 millions, on se ramasse à 10, 12 millions, et ce qui permet d'avoir un système intégré d'un seul jet. Alors, est-ce que vous avez pensé à cette solution? Est-ce que vous entendez et penser avant d'investir? Parce que, là, on parle de plus que... presque 2 milliards, hein, de dollars, si je me trompe pas, M. Melançon, pour les 10, 15 prochaines années. Alors, est-ce qu'il serait pas sage d'y penser maintenant? Car il serait... il pourrait être très facile, par exemple, que... Un exemple, hein. Peut-être que techniquement, c'est assez différent, mais... Par exemple, le métro qui arrive à Honoré-Beaugrand, de l'envoyer traverser sur la rive sud, hein, sur un viaduc ou sur un pont ou d'une autre façon, à coût beaucoup moins cher, puis de le faire circuler après quelque part dans la ville de l'autre côté, hein, que d'avoir à creuser ou de pas le faire du tout parce que creuser coûte trop cher. 10 kilomètres de métro, c'est 800 millions à peu près, puis à peu près, quoi, 5, 6 millions par année de coût d'entretien du kilomètre? Vous me reprenez si je me trompe, là.

**M. Fortin (Jacques):** Ah, moins que ça.

**M. Gobé:** Moins que ça. 2 millions? Donc...

**M. Fortin (Jacques):** C'est à peu près, si on regarde ça, c'est à peu près 500 000 \$ maximum du kilomètre.

**M. Gobé:** Du kilomètre? Oui.

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

**M. Gobé:** Et à l'extérieur? Pour une ligne qui serait à l'extérieur sur quelques kilomètres puis qui pourrait retourner après?

**M. Fortin (Jacques):** Pour l'entretien, c'est pas beaucoup. Pour l'entretien, moi, je dirais que c'est beaucoup moins cher un métro souterrain. Pour l'entretien. Pour la construction, là, vous avez raison, je veux dire, c'est beaucoup plus cher, le souterrain est beaucoup plus cher que la surface.

**M. Gobé:** Donc, il serait peut-être souhaitable de regarder cette possibilité avant d'investir ces grandes sommes. Et ma question, c'est la suivante: Est-ce que vous y avez pensé? Pardon, est-ce que vous y pensez? Et puis, à ce moment-là, qu'est-ce que vous entendez faire pour voir la faisabilité et l'intérêt de ça?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Avant de laisser M. Fortin répondre ou d'autres, par rapport... je vous rappelle que, dans le cadre des études de pré-faisabilité qui, sur une base... dans lesquelles l'AMT était mandatée pour analyser les systèmes légers sur rail ou analyser les prolongements de métro à Laval, voir aussi les options sur Longueuil, dans l'est de Montréal, etc., on avait toute une série de comités techniques qui ont regardé — à ma connaissance, là — toutes les facettes de ces problèmes-là, et les premières conclusions ont été données. Mais je vais peut-être laisser à mes partenaires directeurs généraux qui étaient membres de ces comités d'orientation avec les gens du ministère et les gens de l'AMT de peut-être être un peu plus pointus sur les réponses. Mais, de façon générale, ça a été examiné.

● (12 h 20) ●

**M. Fortin (Jacques):** De façon plus concrète, là, concernant votre question technique, lorsqu'on a fait un choix, hein, lorsque... Le métro de Montréal, il y a un choix qui a été fait pour avoir un métro sur pneus. Je vais vous dire qu'on a le fait le choix puis qu'il est pas mal définitif. Et, à l'époque, il faut se souvenir que la raison pour laquelle le métro sur pneus avait été favorisé par rapport au métro sur fer, c'est à cause des pentes. À l'époque en tout cas, il y avait beaucoup... de très grandes pentes. Il y a de très grandes pentes dans le métro qui existent pas nécessairement ailleurs. Et on avait décidé, à cause des pentes, de faire un métro sur pneus. Un coup que vous avez fait un métro sur pneus, changer ça pour mettre un métro sur fer, c'est très, très dispendieux. Et un métro sur pneus ne peut évidemment pas sortir à l'extérieur. Il peut pas sortir à l'extérieur.

Et, en contrepartie, lorsque je regarde un peu les autres métros, par exemple, si vous allez à Chicago, le

métro de Chicago est presque complètement hors terre. Vous avez pas, en termes de services et de qualité de services... Surtout compte tenu de notre climat, on a des avantages immenses d'avoir un métro sous terre. Par exemple, les voitures. Nos voitures de métro, les seuls éléments qu'on a remplacés à cause de la rouille, c'est le tour des portes. Et c'est lié au sel, le monde qui rentre avec le sel, etc. On n'a jamais remplacé d'autres éléments. Mais je suis sûr que si les métros allaient à l'extérieur, on remplacerait pas... on n'aurait pas été capable de rendre à 40 ans nos voitures. D'ailleurs, la plupart des sociétés qui ont des métros sur fer et qui sortent à l'extérieur doivent remplacer leurs voitures au bout de 30 ans, alors que nous, voyez-vous, on est sûrs qu'on va pouvoir se rendre au moins à 40 ans et peut-être même à 45 ans avant de le changer.

**M. Gobé:** Le but... Je comprends que le but serait d'économiser des années de voitures, mais le but aussi est de desservir plus rapidement à peu près toutes les clientèles d'une manière la plus efficace possible. Et si le fait de... Vu qu'on va faire ces investissements de plusieurs milliards de dollars, si le fait de s'orienter vers une plus grande flexibilité et souplesse du métro — en le faisant sortir et rentrer — amène une plus grande desserte des citoyens, ma foi, quand même qu'on devrait les changer aux 30 ans, ça serait peut-être plus rentable pour les gens, puis pour le transport en commun rapide, puis pour l'objectif que vous cherchez à atteindre. Sinon, à ce moment-là, bien le train que le ministre a annoncé il y a quelque temps avec l'AMT, qui est le train de Deux-Montagnes, qui est très beau d'ailleurs, lui, on n'aurait pas dû le faire parce qu'il est extérieur. C'est le même genre de construction. Mais les nouvelles voitures, le nouveau métro, sont un peu dans les mêmes technologies, il suffit d'aller en Europe pour le voir.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Mais, si vous permettez, M. le député, je laisserais M. Vandelac, puisqu'il est sur la rive sud... Ils sont dotés d'un métro mais il y a aussi des analyses qui ont été faites sur différentes options, et je pense qu'il y a un complément d'information qui peut être fait par M. Vandelac.

**M. Vandelac (Pierre):** Dans le cadre du prolongement du métro sur la rive sud, pour ce qui est des stations qui sont prévues, les premières stations, c'est une option qui a été regardée en tout premier lieu, d'avoir un système léger sur rail à partir de la station Berri en tunnel et vers l'extérieur. Et les conclusions, après les analyses de l'ensemble des experts, c'est que, pour ces premières stations-là, il est préférable d'y aller en souterrain pour le prolongement. Et pour diverses raisons très techniques, mais pour diverses raisons. Par contre, par la suite, à partir de la station... à Roland-Therrien, il serait possible que ce soit un système léger sur rail qui puisse se brancher sur le... au niveau d'une station intermodale. Voilà.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre des Transports.

**M. Chevrette:** Oui. Je pense que, effectivement, selon les informations qu'on a présentement, c'est pas

nécessairement changer les technologies mais assurer une complémentarité entre les diverses technologies, ce qui est peut-être vrai à cause du climat. J'ai eu la chance d'en visiter plusieurs à Ankara, par exemple, ou encore à Alexandrie. Le climat est très différent. Nous, on joue dans le calcium un certain nombre de mois dans l'année, qui pourrait être dévastateur pour notre technologie souterraine. Par contre, c'est pas le cas d'Anjou. Je pense qu'on a tout ce qu'il faut à Anjou pour... En tout cas, on verra l'étude de faisabilité, mais, moi, j'ai bon espoir qu'on puisse l'annoncer relativement rapidement, ce qui n'est peut-être pas le cas... On me dit qu'il y a un problème de sol important peut-être dans celui de Longueuil — on verra si c'est vrai ou si c'est faux — mais à cause des coûts. On le verra parce que l'étude s'en vient là aussi. Donc, on les rendra publiques. Aussitôt qu'on aura les deux études de faisabilité, on les rendra publiques. Mais, pour ce qui est de ces deux branches-là, la décision politique, elle est prise, c'est la prolongation. Et l'étude devrait sortir d'ici la fin de l'année, qu'on me dit, en ce qui regarde les deux.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Mois d'octobre, novembre?

**M. Chevrette:** Mois d'octobre. Donc, on pourrait, avant la fin de la présente année, si possible, annoncer... Puis ça fait partie du plan de déplacements, de toute façon, les deux. Si on avait à se retourner vite de bord, on se retournera vite de bord. Mais je pense que la réalisation du plan de déplacements va retrouver toute son importance dans la réalisation systématique et le plus grand respect des échéances possible. C'est de même qu'on va se bâtir une crédibilité au niveau du plan de déplacements. Les argents sont dégelés pour ce plan-là sur les cinq premières années, donc on doit tout faire pour essayer de le réaliser. Moi, j'ai bon espoir.

C'est peut-être plus complexe pour ce qui est de l'adaptation au transport adapté, par contre. On en a parlé hier soir, mais... C'est évident que si on adaptait le métro de Laval, par exemple, à des stations pour handicapés, ça suppose un travail, y compris de pénétration dans les... même les... Comment qu'on appelle ça, là? Les autobus qui roulent, là, les carrosseries... Pas les carrosseries, mais... Quel est le terme?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Les voitures.

**M. Chevrette:** Les voitures. Faut qu'ils débarquent en quelque part. Ils débarqueraient seulement dans les trois... Ou bien faudrait avoir tout un système, au moins un central, peut-être à Berri-Demontigny, mais encore là, ça suppose des travaux énormes et on va regarder quelle est l'alternative à ça. C'est plutôt ça. On a demandé, hier, de créer un comité avec les handicapés. Ils vont nous accompagner, l'Office des handicapés a accepté, hier soir. Donc, je pense qu'on peut faire quelque chose qui a de l'allure là-dessus.

**M. Fortin (Jacques):** Vous permettez, peut-être, M. le ministre. Pour parler de l'adaptation des stations, c'est effectivement quelque chose qu'on a regardé, on a passé à travers toutes les stations du réseau pour voir qu'est-ce qu'il faudrait, les adapter. Vous

savez que le métro de Montréal a une architecture très particulière, hein, il y a beaucoup de paliers, ils ont été construits avec beaucoup de paliers, hein. On a relativement... des stations relativement grandes par rapport à ce qui se passe ailleurs. Donc, il y a ce problème-là proprement dit et il y a le deuxième problème, c'est celui de la sécurité, hein. C'est celui de la sécurité. Si quelqu'un est en chaise roulante, je veux dire... Et ça, il faut pas penser, là, que ça arrive pas souvent; je veux dire, ça arrive souvent qu'on évacue des trains, hein, et ça arrive même qu'on évacue des trains en tunnel pour une raison ou pour une autre: il y a un freinage d'urgence, la voiture arrête, je veux dire, et on décide que, pour la sécurité des clients, on est mieux d'évacuer. Donc, carrément, je veux dire, les gens descendent dans le tunnel. On coupe le courant, ils descendent dans le tunnel et les employés les guident jusqu'au quai. Et ça, c'est pas quelque chose qui se fait une fois par année, là, ça se fait plusieurs fois par année. Donc, il y a toute cette question de sécurité des personnes qui seraient prises dans ces voitures-là avec une chaise roulante, par exemple.

**Une voix:** Il faut, à cet égard, bien prendre conscience des expériences qui se passent sur la ligne 14 à Paris ou encore à Lyon, qui ont... À ce que je sache, on n'en voit pas souvent.

**M. Chevrette:** Non, c'est vrai. J'en ai jamais vus, pour être honnête; j'en ai jamais vus. J'en ai même pas vus à Paris, moi, donc...

**M. Gobé:** Il y a quelques élévateurs.

**M. Chevrette:** Oui?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et je termine...

**M. Chevrette:** Puis ça prendrait des élévateurs en plus.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** M. le ministre, je termine en disant...

**M. Chevrette:** Parce qu'il y a des stations qui sont creuses en Hérode! Je peux passer la parole...

**Le Président (M. Lachance):** Oui. M. Melançon avait quelque chose à ajouter.

**M. Gobé:** Je pense qu'il serait peut-être plus sage d'investir...

**M. Payne:** ...commission.

**M. Gobé:** Oui, mais je vous le redonne tout de suite, parce qu'on termine ce sujet-là peut-être... plus sage d'investir dans le transport adapté, comme pour les programmes sur les taxis et les autobus, que de mettre... éparpiller l'argent dans le métro, alors qu'on pourrait pas le mettre partout.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** M. Latendresse voudrait peut-être...

**M. Latendresse (Michel):** Oui. Vous avez parlé de problème de sol sur la rive sud. J'espère que ça n'empêchera pas la venue du métro sur la rive sud ou à Saint-Hilaire aussi.

**M. Chevrette:** Non, non, j'ai pas dit que je le remettrais en question, j'ai dit que les informations commençaient à filtrer. Mais c'est parce que je veux pas donner l'illusion... tu sais, qu'on rêve en couleur, non plus chez les handicapés, puis, je veux dire, être très réaliste dans ça puis desservir le monde, puis on doit prendre la meilleure technologie et la technologie ou le service le plus adapté à. Prenez les handicapés, on va... on n'en a pas parlé depuis le début, tous ceux qu'on a entendus. Ils n'en ont même pas parlé, l'Office, hier. Mais quand on part de Montréal puis on arrête à Henri-Bourassa pour embarquer dans un autre service, puis on s'en va à Laval, puis on part de Laval, puis on arrête à Henri-Bourassa pour reprendre... Ça, c'est fou comme balais. Et puis je dois vous dire que ça, ça va cesser. Sauf qu'on peut peut-être investir justement davantage... l'argent qu'on dépenserait dans une technologie, pour améliorer une technologie, est peut-être mieux d'être investi dans un service pour le rendre plus propice.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Vachon, vous avez enfin la parole.

**M. Payne:** Oui, parce qu'on est plusieurs membres de la commission, on a plusieurs questions. Je voudrais revenir à l'essentiel du projet de loi, M. le Président. Deux questions qui concernent d'abord la nécessité, l'urgence de l'adoption du projet de loi. Je veux savoir, à vos yeux, qu'est-ce que c'est, l'urgence de ce projet de loi, en échéancier? Est-ce que c'est essentiel, avant l'automne? Est-ce qu'il y a véritablement un vide juridique?

● (12 h 30) ●

Je remarque en passant que votre mémoire souligne et renforce l'appui accordé hier par l'Association de transport urbain du Québec, même l'OPHQ et l'Agence métropolitaine de transport.

J'aurais une deuxième question qui concerne également les économies d'échelle, que vous demandez un assouplissement accru dans le projet de loi à l'égard... Si je comprends bien, votre préoccupation, c'est qu'avec les appels d'offres et l'étroitesse de la façon d'appliquer les exigences de la loi vous ne pouvez pas faire appel... vous ne pouvez pas faire des économies faciles lorsqu'il s'agit d'un seul fournisseur, vous pouvez pas négocier de gré à gré parce que évidemment vous êtes lié par son offre. Et vous suggérez dans votre mémoire la possibilité de s'associer à d'autres grands, comme Hydro-Québec ou ailleurs. Avez-vous des suggestions concrètes sous forme d'amendements? Est-ce qu'il y avait un accueil de la part du ministre à cet égard-là et dans vos négociations avec les fonctionnaires du ministère?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Si vous permettez, je vais commencer sur la notion de l'urgence. Effectivement, bon, il y a un peu de mouvance dans nos municipalités respectives, soit sur la Rive-Sud, juste à

Laval la mouvance a eu lieu il y a 30, 35 ans. Et donc effectivement les sociétés sont un peu à côté.

D'autre part, il y a donc une nécessité d'avoir un cadre juridique pour nous relier à notre mère la ville, nouvelle ville. Mais, d'autre part aussi, c'est que ça fait plusieurs années que les sociétés de transport souhaitent beaucoup, je dirais, de souplesse dans leur loi-cadre de façon à avoir beaucoup plus de marge de manoeuvre. De façon globale, on pense que la loi n° 24 va dans ce sens-là et effectivement accorde aux sociétés à la fois une responsabilité, une autonomie tout en se rapportant bien sûr, pour les budgets, les programmes d'immobilisations, les tarifs, à la ville, mais, d'autre part aussi, donne plus d'ouverture sur nos...

Concernant les appels d'offres, je vais plutôt laisser soit M. Vandelac, M. Turbide ou M. Fortin répondre sur ces volets-là. Il est vrai qu'en un certain nombre de cas, lorsqu'on se retrouve avec un seul fournisseur, on a quand même des histoires de succès. On parle... on a dans notre mémoire... on parlait des moteurs Cummins, qui a déjà... et il y a d'autres volets. Mais, dans la mesure où il y a une multitude de fournisseurs, il y a pas... je veux dire, c'est l'appel d'offres qui souvent va fonctionner.

**M. Payne:** ...fait avec appel direct au ministre selon la réglementation, dans ce cas-là?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** À cette époque-là, oui.

**Une voix:** Oui.

**M. Vandelac (Pierre):** Actuellement, oui.

**Une voix:** Il y a eu une demande.

**M. Vandelac (Pierre):** Bien, il y a eu une demande d'autorisation au ministre.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question. Bon, pour réaliser des économies additionnelles, puisque maintenant les sociétés, nous sommes à peu près tous à contrat pour l'ensemble des produits, les regroupements d'achats font en sorte qu'on peut toujours estimer à peu près autour de... une moyenne à peu près de 10 % d'économies additionnelles lorsqu'on se regroupe. Donc, déjà d'avoir la possibilité de travailler les trois sociétés ensemble, de faciliter, d'assouplir toutes les règles, c'est déjà un acquis. Je peux vous dire l'expérience que j'ai à Approvisionnements Montréal, puisque ça fait plusieurs années que je contribue au développement de cet organisme-là, les résultats sont à peu près tous les mêmes. Les derniers résultats sont fantastiques sur la téléphonie, par exemple, des économies tant sur l'interurbain que le local, qui se chiffrent à plusieurs millions de dollars. J'ai d'autres exemples, mais je vous cite celui-là.

Donc, la possibilité de se regrouper d'abord les trois sociétés avec facilité, faire des achats regroupés. Deuxièmement, se regrouper avec d'autres corporations publiques d'achats pour des éléments très spécifiques. Exemple, Approvisionnements Montréal, évidemment, le gaz naturel, il en achète une quantité industrielle. Donc, ils ont des mécanismes d'achat directement... ils

achètent le produit directement au Manitoba, par exemple, et ils vont négocier la distribution après ça avec le local. Maintenant, nous, si on avait la possibilité évidemment de se regrouper avec eux pour l'achat de ce produit-là spécifique, bien, on bénéficierait évidemment des économies d'échelle d'un tel regroupement.

Pour ce qui est du gré à gré, souvent la problématique, comme il est présenté dans le mémoire, c'est que pour l'autobus on est souvent confronté, pour le métro, à un fournisseur unique. Lorsqu'on lance un appel d'offres, en soi on sait très bien qu'il est le seul à vouloir soumissionner. Donc, il y a pas de résultat positif à ça, cette démarche-là. Par contre, quand on négocie de gré à gré, sur une période, exemple, de cinq ans, là on a des besoins spécifiques, on garantit une production, il y a des échanges quant au produit lui-même, à la qualité des produits, etc., donc, et sur le plan commercial les résultats sont très positifs, Cummins en est un, 10 % de moins. Donc, c'est important en termes de résultats financiers et c'est pour ça qu'on insiste beaucoup d'avoir les moyens nécessaires.

Et aussi, sur le plan... Les discussions sont peut-être difficiles, mais, sur le plan des regroupements et de créer des filiales par contre, par exemple aussi, là aussi ça peut donner des résultats très positifs. Vous savez, on a travaillé très fort à revoir nos façons de faire, nos raisons d'être, les processus, etc., ça donné des résultats dans des moyens connus. Il faut regarder l'avenir, je pense, avec la possibilité d'avoir des moyens qui seront différents si on veut obtenir encore un certain nombre de résultats. Et dans ce sens-là c'est pourquoi que les demandes vous sont présentées.

**M. Fortin (Jacques):** Je peux apporter un complément, peut-être, M. le ministre, sur des négociations de gré à gré. C'est sûr que... Écoutez, on téléphone pas au ministre, on écrit pas au ministre à tous les jours pour y demander des négociations de gré à gré; on attend d'avoir des grosses affaires. Mais dans la pratique, hein, qu'est-ce que je fais, par exemple, sur le métro? Par exemple, les systèmes de contrôle des trains, ça a été fait par Alstom. Il y a une personne qui veut toucher à ce système-là à cause... pour des raisons de sécurité. C'est des systèmes qui datent de 30 ans. Il a une personne qui veut toucher à ça, sauf Alstom. Qu'est-ce que je fais? Je m'en vais en appel d'offres puis je sais que le seul qui va soumissionner, ça va être Alstom. Ça fait qu'il soumissionne. Il est le seul soumissionnaire conforme. S'il y a ça à chaque fois dans le métro, à chaque fois j'écris au ministre pour lui demander la permission sur une composante du métro où il y a un fournisseur unique, m'a te dire, m'a lui écrire à tous les 15 jours. Bon. S'il y avait la possibilité peut-être de l'encadrer dans ce sens-là en ce qui a trait... bien, les matières comme métro et autobus, pour le reste, je veux dire, on le sait qu'il y en a, de la concurrence, puis c'est ce qu'on fait. Moi, je pense que ce serait une mesure, là, qui pourrait nous aider beaucoup et qui simplifierait notre vie, ça, je suis sûr de ça.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et j'ajouterais aussi que le rendement d'achat est une tendance lourde dans les municipalités, dans les organismes. À l'UMQ, je présidais un comité sur l'élargissement, et les

acheteurs ont commencé à se parler, puis les municipalités, et ça va devenir éventuellement... Les municipalités vont revendiquer eux aussi, dans leur loi ou dans la Loi des cités et villes, ces capacités-là et ils vont vouloir s'associer à l'Approvisionnement Montréal, à Hydro-Québec ou à d'autres grands acheteurs. Je pense qu'on peut pas y échapper. C'est pour ça que je pense que de ce côté-là on est sur la bonne voie.

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

**M. Gobé:** Oui. Merci, M. le Président.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Lachance):** Bien, écoutez, moi, je dois gérer le temps de façon le plus équitable possible.

**M. Payne:** Bien voyons donc.

**M. Gobé:** Puis vous reviendrez...

**M. Payne:** On a siégé depuis au-delà d'une heure et demie presque et puis je suis intervenu pour cinq minutes.

**Le Président (M. Lachance):** C'est pas la question, M. le député de Vachon, vous connaissez très bien le règlement, puisque vous êtes député depuis 1981, à 1985, et de 1994 à aujourd'hui. Cependant, je dois autant que possible comme président donner une possibilité de façon équitable des deux côtés.

**M. Payne:** Oui, mais j'ai pas terminé encore. Si je peux terminer mon intervention...

**M. Gobé:** Bien, oui, certainement. On n'est pas là pour... On est pour faire la lumière, pas là pour s'argumenter entre nous, alors allez-y, cher collègue. J'aurai une autre question à vous poser sur les coûts tout à l'heure.

**M. Payne:** Non, non, sur la même question, parce que c'est la logique des affaires. Si je dois comprendre, donc, est-ce qu'il y avait une compréhension de la part du ministre quant à votre préoccupation? Est-ce que je dois conclure que, si c'est pas dans le projet de loi, vous n'avez pas réussi à convaincre le ministre sur une formule acceptable à l'égard des appels uniques ou les fournitures de services de la part d'un seul fournisseur?

**M. Fortin (Jacques):** Ou peut-être qu'on a pas eu l'occasion, comme d'une façon aussi claire que je vous le dis maintenant, de leur démontrer la nécessité de le faire. Mais on a pas eu fin de non-recevoir, accord ou fin de non-recevoir, là, mais je pense qu'ils ont dit: Oui, c'est ouvert, mais il y a... Je pense que la peur est toujours en termes de législation pour ces affaires-là. C'est de dire: On va le donner à un puis, après ça tout le monde va le demander, tu sais. Mais je pense qu'on a des équipements vraiment très spécifiques, hein? Métro,

il est unique. Puis c'est des équipements qu'on garde 40 ans. Donc, nécessairement on est confronté avec ce genre de problème là. C'est un peu la même chose au niveau des autobus aussi.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et j'ajouterais qu'on en fera pas une bataille absolue, en disant: Mieux vaut ne pas avoir de loi que d'avoir ça dans la loi. Je pense qu'on est mieux d'avoir une loi, parce que effectivement le vide juridique à la fois pour la STCUM... On se rattache à qui? La Communauté urbaine disparaît en janvier 2002, il faut qu'on s'attache. Et je pense que pour les gens de la Rive-Sud, c'est un peu la même chose. Je pense qu'il y a une urgence importante, et, bon, on va tenter comme d'habitude d'être coopératif avec le ministère et son personnel pour trouver les ajustements, quitte à revenir à la charge.

**M. Chevrette:** Le sens de l'amendement qu'on recherche, là, c'est d'éviter les abus. Mais sur le plan technique vous avez absolument raison de dire que ça pas de bon sens d'aller en soumission quand on sait qu'on fait dépenser de l'argent inutilement. Donc, il s'agit de trouver un libellé qui donne suite à l'esprit qu'est-ce qu'on veut, tout en évitant les abus, c'est tout.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de LaFontaine. Je signale aux parlementaires qu'il reste 20 minutes, donc deux blocs de 10 minutes pour clore le débat.

● (12 h 40) ●

**M. Gobé:** Oui. Mais je pense que ça va bien pour l'instant comme ça. Bien, je vous dirais que je partage certainement aussi quelques opinions, qu'on doit vous donner le cadre le pratique et le plus souple pour pouvoir fonctionner, hein, il n'est pas question de vous mettre des obligations, d'ailleurs que vous pourriez probablement pas remplir, premièrement.

Maintenant, est-ce que quand même il y a pas lieu d'instaurer un système de comparables? Parce que Alstom, comme vous dites, il peut très bien dire: Bien, eux, à Québec... à Montréal, pardon, ils sont pris avec notre technologie, ils sont pris avec nos trucs, on va leur vendre le prix qu'on veut. Est-ce qu'au niveau international où il y a les mêmes équipements, est-ce que vous avez un système qui pourrait être mis en place pour comparer, dire: À Paris, ils ont le même truc, ça coûte 100 \$ puis ici ça coûte 200 \$ parce qu'on est à Montréal? Est-ce qu'on pourrait s'assurer que ça va exister ça?

**M. Fortin (Jacques):** Ça, c'est une très bonne question que vous posez là. Par exemple, et ça, c'est l'avantage du gré à gré, quand vous allez en appel d'offres vous dites à la personne... Tu peux pas demander à aller en appel d'offres, puis dire aux gens: Il faut que tu me démontres que t'as le meilleur prix. Tu t'en vas en appel d'offres, puis tu dis: Je vais le donner au plus bas soumissionnaire conforme. Tandis que, lorsqu'on fait du gré à gré, là on demande aux gens, on dit: Écoute là... Exemple, à Cummings, on a dit: Comment tu vends à tes fournisseurs... à tes distributeurs? Hein? C'est quoi, la liste de prix que t'as pour tes distributeurs? Là, on a parti à négocier, à partir de ça on dit: Ça, ça devient à être... c'est le plafond pour

nous autres. Donc, c'est un peu la même chose pour Alstom. Je veux dire: Tu dis, bon, bien, écoute la dernière fois que t'as touché aux contrôles de train, je sais pas, de voitures à RATP, c'est quoi, les prix que t'as chargés? Hein? Puis nous autres mêmes, on peut aller vérifier avec les RATP parce qu'on a des ententes avec les sociétés de transport.

Dans l'appel d'offres classique, tu peux pas faire ça. Tu peux pas demander à quelqu'un de mettre sur la table toute sa structure de coûts, ses profits, etc. Tu peux pas faire ça. Il y a personne qui va accepter ça, parce que les documents d'appel d'offres, c'est public. Tandis que dans la négociation de gré à gré, lorsqu'on se parle, là, il va te les montrer, il va les mettre sur la table, ses chiffres. Puis après ça, il referme son livre, puis là on fixe un prix. Comprends-tu? Il me laisse pas tout ça, il me laisse pas ses listes de prix entre les mains. Mais, ça, on peut faire ça dans le gré à gré, mais on peut pas faire ça dans un appel d'offres classique.

**M. Gobé:** Ça représente combien? On parle là bien sûr... on parle de... d'équipements qui sont déficients, qu'il faut changer. On parle de rénovations, de réparations. Mais incluant tous les... tout ce qu'on va faire dans le métro de Montréal, les autobus, les trois sociétés... la société STRSL... STRSM, pardon, on peut s'attendre à des investissements publics dans cette grande... dans la CMM, dans cette grande région, dans les dix prochaines années, de l'ordre de combien à peu près, sur le matériel, sur tout ça, là?

**M. Fortin (Jacques):** Lorsqu'on parle...

**M. Gobé:** Deux milliards? Trois milliards?

**M. Fortin (Jacques):** Lorsqu'on parle de négociations de gré à gré, les éléments sur lesquels... qui feraient l'objet de négociation de gré à gré, habituellement, c'est rare que c'est pour le neuf, c'est plus pour l'usager. Pour le neuf, là, là tu ouvres, puis tu vas chercher. Il y a plus qu'un fournisseur, par exemple, de système de contrôles de trains, il y a plus qu'un fournisseur de système de communication... Donc, c'est plus dans les cas de remplacements, et là on touche des enveloppes à mon avis qui dépassent pas 20 millions pour les trois sociétés, là, sur une base annuelle. On parle pas de milliards, on parle des enveloppes d'à peu près 20 millions sur une base annuelle. À mon avis, c'est pas plus gros que ça, là, c'est pas plus gros que ça.

**M. Gobé:** Est-ce que vous entendez mettre... est-ce qu'il y aurait lieu de mettre sur pied un comité pas de surveillance mais de vérification nécessairement de tous ces achats techniques? Je parle, hein, des gens qui verraient à voir qu'il n'y a pas débordement et que leur appréciation figurerait dans le rapport annuel comme quoi... Parce que là on vous donne un droit de... hein, on légalise, on l'accepte, que vous n'alliez pas en appel public, on comprend ça, mais pour l'intérêt public il y a des gens qui pourraient dire: Oui, mais est-ce qu'ils ont vraiment fait leur travail? Est-ce qu'ils sont allés au mieux des efforts qu'ils pouvaient faire pour avoir le meilleur coût. Alors est-ce qu'il y aurait pas lieu de mettre ça sur pied?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Mais je vous répondrais que je suis pas certain que le comité soit la meilleure formule. Il y a peut-être d'autres façons de le faire ou genre rapport annuel...

**M. Gobé:** Bien, vous pouvez nous les mentionner, les autres façons.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** ...au conseil de ville de Montréal ou je ne sais quoi. Mais, d'autre part, celui qui a négocié de gré à gré, puis... une bonne entente, qu'est-ce que vous pensez que... S'il y a un concurrent qui est là, on va être dans le trouble politiquement et publiquement. J'ai pas l'intention de faire ça et je pense pas que M. Latendresse non plus, ni M. Beldié a envie de se mettre dans le trouble publiquement. C'est vraiment parce qu'on n'a pas de fournisseur ou on a juste un fournisseur et que la qualité du type de produits qu'il fournit, c'est celui dont on a besoin. Et, à partir de là, on négocie sur la base de connaissances qu'on peut avoir avec l'ensemble des autres sociétés au Québec, au Canada, en Amérique du Nord ou, à la limite, en Europe. On connaît les produits, là.

**M. Fortin (Jacques):** Mais une des formules quand même, je veux dire, et je serais pas contre ça, c'est de fournir, par exemple... demander de fournir une fois par année au ministre, je veux dire, tous les cas où on est allé en appel d'offres de gré à gré puis avec des petits rapports justificatifs, quelque chose comme ça, votés au conseil.

**M. Chevrette:** On va clarifier deux petites choses. Je pense qu'on s'en vient bien pour des encadrements, là. Je ne voudrais pas donner l'impression, là, qu'on s'en va... puis je sais que c'est pas l'objectif puis c'est pas le but, là, mais il faudrait pas donner l'impression qu'on s'en va avec une ouverture à des négociations de gré à gré.

Tout ce qui est neuf, tout ce qui est équipement neuf de quelque nature que ce soit dans quelque technique ou service que ce soit, c'est le service des soumissions publiques. Ce qui est à fournisseur unique, le gros bon sens nous le dit. M'a-tu faire dépenser 50 000 \$ pour avoir une soumission publique, ou si je vais offrir une opportunité de sauver même des frais puis de négocier à la baisse dans le cas de fournisseur unique? C'est juste ça, la question. Et c'est ça qu'il faut circonscrire, puis ça se vérifie.

Même un concurrent nous trouverait... trouverait qu'on a de l'allure.

**Une voix:** Le téléphone sonnerait...

**M. Chevrette:** C'est aussi simple que ça. Mais il sonnerait aussi rapidement, si on n'observait pas la règle normale du gros bon sens, parce qu'il dirait: Aie! j'ai un produit concurrent puis je suis capable de faire mieux.

Donc, moi, je pense puis il faut pas faire une montagne avec ça, il faut regarder exclusivement le gros bon sens.

**M. Fortin (Jacques):** M. le ministre, si vous permettez, on en a un cas, regardez, dans le cas des logiciels, hein?

**M. Chevrette:** ...

**M. Fortin (Jacques):** On achète un logiciel. Hein, habituellement, la façon dont ça fonctionne... Par exemple, nous, on a SAP chez nous. On a acheté le logiciel et à chaque année on donne des coûts d'entretien puis de mise à jour. Alors, c'est évident, je veux dire, que, celui qui a choisi, c'est celui qui a fourni le logiciel. Donc, si on pouvait encadrer ça comme dire le fournisseur d'origine... Parce que regardons les moteurs, par exemple les moteurs d'autobus. C'est évident que le seul qui vend des pièces de moteurs d'autobus, c'est Cummins; si c'était un moteur Cummins, c'est Cummins, si c'est Detroit diesel, c'est Detroit diesel. Donc, c'est le fournisseur... dans le fond, c'est le fournisseur d'origine. On a déjà eu, je pense... dans le cas de Montréal, de mémoire on a déjà eu une clause de ce type-là entourant le fournisseur d'origine ou je l'ai déjà vu quelque part, mais ça pourrait être quelque chose qui ressemble à ça.

**M. Gobé:** «Anyway», peut-être — merci, M. le Président — peut-être, puis ça va être probablement ma dernière intervention pour laisser au ministre le temps de terminer, ma collègue a parlé un peu du cadre financier, vous parlez de nouvelles sources de financement. Hier, on le savait un peu à l'avance, mais hier soir, lorsque nous avons questionné les gens de l'AMT, il a été clarifié qu'il y aurait une quinzaine de municipalités supplémentaires qui vont se rajouter aux territoires de l'AMT. Et, lorsque vous parlez: Bon, l'AMT métropolitaine fait face aux mêmes pressions que ces sociétés de transport, que ses deux principales sources de financement sont saturées, qu'il y a plus aucune marge de manoeuvre, on a vu hier qu'il y aurait à peu près 50 000 à 60 000 nouveaux automobilistes résidents qui paieraient le 30 \$ de la plaque, qu'il y aurait 0,015 \$ de plus sur l'essence dans 15 municipalités et qu'il y aurait le 0,01 \$ du 100 \$ d'évaluation sur... pour cette zone-là. On parle de 3,8 millions de dollars de ressources supplémentaires pour l'AMT.

Mme Adenot, à la question que je lui ai posée «Est-ce que ça va vous occasionner des coûts supplémentaires?», elle m'a dit: Non, il y aura pas coûts, il y aura juste des bénéfiques, l'agrandissement de cette zone. Alors, est-ce que vous pensez que, en tenant compte de ça, on doit essayer de vous trouver des nouvelles sources de financement au niveau foncier, au niveau plaques automobile ou au niveau essence, même si on sait qu'elle est déjà très élevée, là?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Bien, si vous permettez, siégeant à l'AMT aussi, je voudrais juste rappeler, M. le député, que le dernier budget, les derniers états financiers du budget, de l'AMT était en déficit de 700 000 \$ environ et qu'effectivement, compte tenu de... de la... voyons, de la réduction des sommes estimées concernant les recettes sur l'essence et l'immatriculation, bon, bien sûr, on va l'augmenter un peu. Mais les tendances actuelles du budget sont délicates et fragiles du côté de l'AMT. Alors, s'il fallait faire des coupures de budget, on fait sur quoi? Et ça, pour l'instant, la réponse, il n'en a pas, parce que... on

veut pas en donner de réponse, mais il va falloir qu'on serre la vis sur un certain nombre de choses à l'AMT. Tant mieux s'il y a des... additionnelles. Ça n'empêche pas qu'on a des problèmes récurrents au niveau du financement. Je vais être franc avec vous, je pense pas que dans l'année 2001, jusqu'au 4 novembre prochain, on puisse être en mesure de parler du foncier, d'un ajout foncier. N'est-ce pas?

**M. Chevette:** Je ne crois pas.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Bon, assumons les...

**M. Chevette:** Ça va être même sage.

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

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Ce qui serait plus sage, c'est des annonces en octobre.

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

**M. Chevette:** Ça dépend du prétendant à la couronne, ça. Ha, ha, ha!

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Non, c'est... je trouve que, pour l'instant...

**M. Chevette:** ...

● (12 h 50) ●

**M. Melançon (Pierre-Yves):** ...d'accord, je pense que mon vice-président chez nous serait d'accord aussi dans l'arrondissement de Saint-Léonard, et, donc, je pense que le... sauf qu'on a une réflexion aussi importante à faire au niveau du débat collectif, au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le financement. Il y a des choses à court terme à faire, mais je pense que là-dessus les travaux de collaboration qu'on pourrait avoir avec le ministre et son personnel du ministère pourraient faire en sorte qu'on ait déjà dégagé un certain nombre de choses. Mais il y aura, je pense — je veux finir ma phrase avant de l'oublier...

**Une voix:** ...

**M. Melançon (Pierre-Yves):** ...terminer en disant qu'effectivement la Communauté métropolitaine va devoir se poser des questions quand on aura mis en place... il va y avoir toute une série de nouveaux acteurs. Et je pense que la commission de transport aura ce genre de discussion là, puisqu'elle le fera aussi avec son nouveau partenaire qui est l'AMT et les sociétés, j'en suis convaincu.

**M. Gobé:** Mais la taxe sur les financements... pardon, la taxe sur les stationnements non résidentiels, c'est pas dans vos projets pour l'instant?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** C'est un scoop journalistique avec lequel il y a beaucoup d'impacts à cet égard-là. Et je pense qu'on doit poursuivre la réflexion de cet aspect-là. Ce n'est pas une mauvaise piste, mais il faut vraiment voir quel est l'impact réel. Il

y a quelques années on a eu des travaux là-dessus où il y avait plusieurs municipalités qui étaient absolument contre. Est-ce qu'effectivement on doit tarifier les stationnements des hôpitaux, des écoles, et ainsi de suite, et ainsi de suite? On a toute une série de complexités, là, avec lesquelles c'est pas évident. Et je pense que le climat est pas propice pour l'instant à ce débat-là. On pourra le faire à partir de 2002. Et je serais très heureux de participer à ce débat-là si l'électorat me prête mandat, et patron, responsabilité.

**M. Gobé:** Oui. Je cède la parole à M. le ministre, en ce qui me concerne, je vous remercie, je pense que... à moins de...

**M. Chevette:** ...pas encore mûr pour aller partout.

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

**Une voix:** M. le ministre des Transports.

**M. Chevette:** On vient de me dire le chiffre que ça ferait éventuellement...

**M. Gobé:** 650 millions.

**M. Chevette:** C'est 200 millions par année, me dit-on, ça pourrait donner approximativement, si on allait partout dans toutes les cours, là. Moi, je m'excuse, mais je suis par mûr encore. J'ai bien dit que c'est à l'étude, c'est un des scénarios d'étude. Je ne sais pas qui, à quel niveau seulement, là, mais le ministre, il a pas fait son lit. Il... de l'avoir fait, et je suis pas sûr que les sociétés l'ont fait et ni les villes.

**M. Gobé:** M. le ministre, pour vous informer, le ministère, votre ministère a fait une étude il y a deux ans. Il a fait procéder à une étude, vous étiez pas là, c'est pas vous qui étiez le titulaire. Votre prédécesseur a fait procéder à une étude il y a deux ans par l'Université du Québec à Montréal sur le stationnement, l'imposition d'une taxe sur les stationnements, avec les chiffres. Je vous dis ça parce que les gens qui l'ont effectuée, qui ont eu le mandat, me l'ont apportée.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et je rajoute que, entre autres, l'AMT...

**M. Gobé:** Je vous encouragerais à en prendre connaissance.

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Et, si vous me permettez, j'ajoute que l'AMT non plus n'a pas fait son nid sur les autres sources de financement, incluant le stationnement.

**M. Chevette:** Non, vous avez raison. Je veux dire...

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Je pense qu'il faut le mentionner.

**M. Chevette:** On va regarder le nouveau cadre financier potentiel aussi. C'est pas tout de dire qu'on s'en

va légiférer un cadre financier à l'automne. Il faut le regarder dans sa globalité. Et il y a des droits qu'on protège, là. Va falloir faire attention aussi dans nos mesures qu'on s'en vient, parce qu'il va y avoir des mesures transitoires nécessairement. Quand, dans la loi actuelle, on dit, par exemple, qu'on respecte les contrats, qu'on respecte les conventions, on n'a pas bien, bien le choix, là, il va falloir qu'on respecte ces gens-là qui étaient liés aussi.

Donc, ça va prendre beaucoup de travail technique, puis je suis content d'avoir créé le comité hier soir parce que ça va nous aider, là, à vraiment libérer de... tous les problèmes que l'on a et regarder globalement après quels sont les moyens les plus appropriés dans les circonstances. Il faut régler les contentieux, il y a pas de cachettes. Est-ce qu'on va ouvrir Laval puis s'en aller vers Anjou? Ça va sur le terrain de la STCUM, l'ancienne STCUM qui va devenir la CMM. Mais est-ce qu'on faire le métro de Laval puis sans parler de partage éventuel de la gestion du métro? On sait bien que ça a pas sens. Il y a eu un litige avec la STRSM, qui n'est pas réglé encore. Donc, soyez sans crainte, j'ai pas peur...

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

**M. Chevette:** On va faire comme on a fait, on va vous asseoir, puis on va se parler, puis...

**Une voix:** ...

**M. Chevette:** ...vous êtes bons quand on confie des défis. J'ai remarqué ça...

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Vous avez tout à fait raison.

**M. Chevette:** Bon. Bien, je va vous en lancer tout un, moi...

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Nous aussi, on en a...

**M. Chevette:** Je suis sûr que vous allez trouver un solution entre vous, puis qu'on va arriver puis on va légiférer à partir d'un consensus. Ça serait pas mal l'idéal. Mais je voudrais vous remercier très sincèrement de l'apport que vous apportez à ce projet de loi là, qui est un projet de loi important, qui donne une assise juridique à tous les gestes posés, mais qui nous amène aussi à un travail plus intense puis assez rigoureux à faire d'ici le mois d'octobre. On est convié à un autre défi au mois d'octobre parce que le cadre financier en soi sera un grand défi, effectivement. Mais, comme on s'est fait la main sur les structures pour monter qu'on était capable de travailler tout le monde ensemble y compris avec l'AMT, avec le ministère et entre les sociétés, je pense qu'on... en tout cas, moi, j'ai même pas à toucher du bois, je vous fais confiance. Je vous remercie.

**Le Président (M. Lachance):** Écoutez, M. le ministre... oui?

**M. Melançon (Pierre-Yves):** Si vous permettez, écoutez, c'est avec beaucoup de plaisir que nous avons

participé à cette commission parlementaire. Évidemment, nous avons souhaité depuis longtemps un cadre institutionnel; nous l'avons avec ce projet de loi là. Nous souhaitons et je réitère l'intérêt que nous avons à le voir adopté d'ici la fin de la session, avant évidemment la fin de vos travaux. Je vous remercie beaucoup de l'attention que vous nous avez accordée, le temps disponible que vous nous avez confié pour répondre à l'ensemble de vos questions, et en ce sens-là nous sommes confiants que l'Assemblée nationale se rangera aux recommandations de la commission. Merci infiniment.

**Le Président (M. Lachance):** Merci beaucoup pour votre participation aux travaux de cette commission.

Et, moi, comme président, j'aurais besoin de l'éclairage ou de l'opinion des membres de la commission, parce que cet après-midi, selon l'ordre de la Chambre, nous devons revenir ici à 15 heures. Cependant, par suite de désistement de groupes... Le représentant de l'Alliance des regroupements d'usagers du transport adapté du Québec, M. Desjardins, avait été initialement cédulé pour 16 heures. Or, on a essayé, par l'intermédiaire du secrétariat de la commission, d'entrer en communication avec lui depuis déjà quelques heures et puis nous ne sommes pas parvenus à le contacter. Alors, la question que je pose aux membres de la commission, c'est: Est-ce qu'on revient à 15 heures, en estimant que finalement M. Desjardins va être disponible à ce moment-là ou bien si on y va tel que ça avait été initialement indiqué, à 16 heures? Voilà la question.

**M. Chevette:** Bien, on peut continuer les efforts pour le retrouver, mais...

**M. Gobé:** On avisera si...

**Le Président (M. Lachance):** O.K.

**M. Gobé:** Si vous le trouvez, la secrétaire peut aviser rapidement les membres, puis on viendra ici. Sinon, bien, on attend 16 heures.

**M. Chevette:** Oui, on n'aura pas le choix autrement, parce qu'il faut respecter celui qui était convoqué, d'abord.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. D'abord et avant tout.

**M. Gobé:** On va être sur le «standby».

**Une voix:** ...une heure à l'avance.

**M. Chevette:** Mais, si... Non, mais on s'entend bien que, si la personne peut venir à 15 heures, ce serait l'idéal pour tout le monde.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je suspends les travaux de la commission, sous réserve de la disponibilité de M. Desjardins, jusqu'à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 12 h 57)*

(Reprise à 16 h 2)

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte et je rappelle le mandat de la commission qui est de poursuivre les auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 24, Loi sur les sociétés de transport en commun.

Alors, nous devons, selon ce qui avait été établi, entendre un représentant de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, et, à 16 h 3, je constate que la personne concernée, en l'occurrence M. Raymond Desjardins, ne s'est toujours pas manifestée.

### Remarques finales

Alors, comme c'était le dernier groupe que nous devons entendre dans le cadre de cette consultation, nous allons donc procéder immédiatement aux remarques finales avant d'ajourner nos travaux. M. le député de LaFontaine.

#### M. Jean-Claude Gobé

**M. Gobé:** Oui. Alors, merci, M. le Président. Alors donc, je crois que nous avons entendu les groupes, les principaux groupes qui étaient intéressés à se prononcer et à nous faire valoir leurs opinions et leurs remarques sur le projet de loi. Je crois que ce fut très, très instructif. On a pu voir que les gens étaient très sensibilisés à ce qu'il y avait dans le projet de loi. Il y a un bon nombre de recommandations qui ont été faites par les sociétés de transport en particulier mais aussi par l'Office des personnes handicapées du Québec. Il nous reste à nous maintenant, en ce qui nous concerne, à passer à l'étude de ce projet et à essayer de trouver les moyens de le bonifier en tenant compte de ce que les gens nous ont fait comme recommandations, et je dois dire que c'est un projet de loi qui, par la suite, devra permettre aux gens de fonctionner dans ce nouveau cadre qui est créé avec les fusions, cette nouvelle situation. Il semble que plus tard on devra regarder d'autres choses peut-être, en particulier en ce qui concerne la manière de fonctionner au niveau des relations de travail, ou de l'organisation du travail, c'est peut-être plus ça, même si ça peut toucher... Mais disons que ce n'est pas la priorité des gens dans les compagnies de transport pour l'instant, les sociétés de transport, mais ils nous ont quand même mentionné hier qu'il faudrait y voir.

On a regardé aussi beaucoup de points en ce qui concerne, bon, des amendements techniques un peu qui, au niveau administratif ou de fonctionnement, vont aider les sociétés de transport. Bien sûr, on aura l'occasion d'en parler article par article, ce n'est pas le moment d'en faire la nomenclature. Nous sommes d'accord bien sûr avec ces amendements-là pour l'instant. Et on a parlé aussi du cadre financier. Il est vrai que la situation qui prévaut actuellement pour les sociétés de transport est une situation un peu difficile en termes de ressources financières, et il faudra voir à trouver des solutions de ce côté-là, mais le ministre nous a annoncé que bientôt, dans quelque temps, il ferait part

à la population, il rendrait public un nouveau cadre financier. Alors, je présume que ça va probablement répondre ou ça devrait tendre à répondre aux demandes des sociétés de transport.

Alors, moi, je suis très satisfait des audiences. Je dois dire qu'elles sont... elles ont été très, très profitables, elles se sont passées dans un climat extrêmement constructif et serein, ce qui a permis d'avancer rapidement et certainement d'envoyer un message aux gens d'une commission qui cherche des solutions et qui tient à les mettre en place et à fonctionner dans le meilleur intérêt de la société.

Alors, moi, je pense qu'on pourrait parler plus longtemps, on a 30 minutes, mais je crois que, l'essentiel ayant été dit dans les discussions, je mettrai donc fin à mes remarques préliminaires maintenant. Et on se donne rendez-vous sur le plancher de l'Assemblée pour les discussions sur le principe du projet de loi vu que, comme le disait le ministre au début du processus, nous avons pris un chemin qui est un peu inhabituel, qui est celui de commencer avant le principe. Alors, on se reverra à ce moment-là pour le principe, et nous ferons valoir à ce moment-là les positions finales de notre formation politique quant à l'étude et à l'adoption de ce projet de loi. Alors, merci à tout le monde et, M. le ministre, je suis prêt à vous écouter.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le député de LaFontaine.

**M. Gobé:** M. le Président, je suis prêt à écouter M. le ministre, pardon.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre des Transports.

#### M. Guy Chevrette

**M. Chevrette:** M. le Président, j'aimerais, avant de faire mes remarques, qu'on transmette au groupe et à la personne qui devait venir le fait qu'on l'a attendue. Parce que je voudrais pas qu'on passe... puis que ce soit l'Assemblée nationale qui... ce soit à cause du bousculage des horaires. C'est pas vrai, on a respecté intégralement, c'était à 16 heures, et puis je voudrais que ça soit connu.

Je voudrais aussi, parce que le député de LaFontaine a parlé ce matin d'une étude... J'ai fait gratter au ministère, c'est un inventaire qui a été fait, mais on pourrait le déposer pour... C'est un inventaire de sites, c'est pas une étude de coûts, c'est probablement... Les coûts sont probablement ceux de l'AMT, par exemple. Mais, nous, au ministère, la seule chose que l'on a, c'est un inventaire du nombre de sites, s'ils sont pavés, s'ils sont pas pavés, s'ils sont drainés, s'ils sont pas drainés, le nombre qu'on a, les espaces de stationnement. Mais c'est quand même une donnée factuelle que je dépose ici.

#### Document déposé

**Le Président (M. Lachance):** Alors, le document est déposé. On va transmettre... on va faire les copies et le transmettre aux députés.

**M. Chevette:** Merci, M. le Président. Moi aussi, je serai très, très bref dans mes remarques, dans le sens que je pense que la commission aura servi à aplanir quelques difficultés, mais déjà le dialogue était enclenché entre les sociétés de transport plus particulièrement. Je pense qu'également l'OPHQ, l'Office des personnes handicapées, se dit satisfait pour cette phase-ci. On verra après, dans le cadre financier bien sûr, à l'automne.

Et je compte beaucoup sur le comité technique pour aplanir un bon paquet de difficultés, parce que c'est pas facile effectivement de trouver des solutions dans ce domaine avec des municipalités qui ont pas cohabité antérieurement, en plus, dans certains domaines, je veux dire, les 15 villes nouvelles qui s'ajoutent à l'espace couvert antérieurement par la STCUQ... la STCUM, qui sera couvert par la STMM. Donc, tout ça, ce sont des éléments qu'il faudra tenir en compte dans le cadre financier.

Il y a des clauses aussi de protection qu'il va falloir qu'on gratte comme il faut pour bien respecter les... bien respecter ce qu'on a dit: le respect des contrats, des conventions collectives, parce que ça... Il y a du monde qui vont probablement adhérer à la nouvelle ville puis qui en posent quasiment des conditions sine qua non de respect de cela, et donc ça veut dire, s'ils respectent ça, le paiement en fonction de ça. C'est toute une discussion qu'on va avoir à faire entre nous autres là-dessus, parce que les gens disent: Me garantis-tu pour trois ans que, si j'avais été seul, j'aurais payé tant, alors que, si j'adhère, vous me faites payer tant? C'est de tout ça qu'il va falloir discuter dans le cadre financier, puis c'est pas une maigre tâche, mais je pense que...

Moi, je dois féliciter les intervenants parce qu'ils étaient très constructifs. Ils sont arrivés ici avec déjà leur idée très précise, très claire sur des objets. Le gros bon sens a été étalé, c'est ça que j'ai aimé de la commission, et j'ose espérer qu'on va pouvoir procéder rapidement à l'adoption du projet de loi, plus particulièrement pour ceux qui ont à emprunter des sommes assez magistrales, qu'ils ne se retrouvent pas dans un vide juridique au moment où... C'est parce qu'on commence tard à l'automne, on recommence toujours la troisième semaine d'octobre, et déjà les études de budgets et de crédits sont amorcées.

Donc, je remercie tout le monde et je réitère que nous aurions aimé entendre le quatrième groupe, mais que malheureusement, pour des problèmes de communication que j'ignore, on ne peut pas le faire. Mais qu'on l'avise, j'y tiens à cela, qu'on l'avise que nous étions disposés... que, de part et d'autre, les gens de l'Assemblée nationale l'ont attendu.

**Le Président (M. Lachance):** Tout à fait, M. le ministre. C'est pertinent. Et, comme les gens peuvent suivre le déroulement de nos travaux sur Internet maintenant: à 16 h 10, le représentant de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec ne s'est toujours pas pointé, alors, il est maintenant temps de mettre fin à notre travail pour aujourd'hui. Et, comme la commission a accompli son mandat, j'ajourne les travaux au lundi 4 juin, à 20 heures.

*(Fin de la séance à 16 h 10)*