



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
de l'aménagement du territoire**

**Le mardi 4 octobre 2011 — Vol. 42 N° 23**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 30 — Loi  
modifiant diverses dispositions législatives  
en matière municipale

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Jacques Chagnon**

---

**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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente de l'aménagement du territoire

Le mardi 4 octobre 2011 — Vol. 42 N° 23

### Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Laurent Lessard	1
M. Daniel Ratthé	1
Auditions	2
Société de transport de Montréal (STM)	2
Remarques finales	
M. Daniel Ratthé	11
M. Laurent Lessard	11

### Autres intervenants

Mme Marie Malavoy, présidente

M. Nicolas Girard

M. Martin Lemay

- \* M. Sylvain Joly, STM
- \* M. Donald Desaulniers, idem
- \* M. Mohammed Chkikar, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

**Note de l'éditeur:** La commission a aussi siégé en après-midi et en soirée pour procéder à des consultations particulières sur le projet de loi n° 22, Loi modifiant le Code civil concernant certains cas de résiliation du bail d'un logement. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.



Le mardi 4 octobre 2011 — Vol. 42 N° 23

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 30 — Loi  
modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale**

*(Dix heures huit minutes)*

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous souhaite un bon début de journée. Nous allons donc commencer nos travaux, puisque nous avons quorum. Alors, la séance de la Commission de l'aménagement du territoire est ouverte. Vérifiez bien que vos téléphones sont silencieux.

Et permettez-moi de vous dire que nous sommes ici afin de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 30, Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par M. Girard (Gouin).

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous remercie. Alors, nous avons un ordre du jour assez simple ce matin et assez court. Nous débiterons avec les remarques préliminaires, puis nous entendrons la Société de transport de Montréal, et nous terminerons avec les remarques finales. Dans mon expérience de vie parlementaire, je pense que ce sont les consultations publiques les plus rapides. Ça fait une moyenne avec le projet de loi précédent.

**Remarques préliminaires**

M. le ministre, donc vous avez 7 min 30 s de remarques préliminaires si vous souhaitez vous en prévaloir. Et ce sera la même chose du côté de l'opposition officielle ensuite.

**M. Laurent Lessard**

**M. Lessard:** Parfait. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à tous. Encore réunis pour ce qu'on dirait une loi omnibus, mais minibus cette fois-là parce que c'est quelques dispositions municipales et autres, souvent, qui touchent à la société de transport. Aujourd'hui, si on est ici, c'est une demande qui revient pour la deuxième fois. Il y a deux sessions, là, cette disposition-là avait été introduite, on avait des questionnements sur la finalité. Grossièrement, on touche la Loi sur les sociétés de transport en commun, une disposition qui avait été introduite dans les années soixante pour la ville de Montréal, telle que constituée dans ce temps-là, pour constituer le métro. Après que le métro a été fait, bien, nécessairement, quand les villes ont été reconstituées en 2001, ce règlement-là avait été aboli, abrogé. Donc, maintenant, ils sont dans une phase de rénovation. Donc, sur l'ensemble du réseau, dans les villes de Longueuil, Laval, Montréal et Westmount, Mont-Royal qui seraient touchées, alors ils veulent avoir une procédure simplifiée plutôt que chacun parte de tous les côtés avec les conseils d'agglomération. Donc, on veut avoir quelque chose de simplifié.

C'est la présentation qui est faite ce matin. Je pense qu'elle est utile et nécessaire pour présenter les obstacles et les délais, et comment chacune des législations, là, pourrait faire en sorte qu'il y ait des reports, là, dans l'exécution des travaux. Alors, c'est pour ça qu'on va entendre ce matin les demandeurs là-dedans, que la Société de transport de Montréal viendra nous poser la question, puis là on aura un échange là-dessus. Alors, c'est pour ça que ça peut paraître court.

En général, sur les lois omnibus, il n'y en a pas de consultation parce qu'on répond à une demande du milieu. Puis, quand on voit la nature de la demande, en général c'est des dates de report, ce n'est jamais quelque chose de majeur. Maintenant, ils viennent nous présenter un élément, je pense que ça méritait une courte consultation sur le principal demandeur. Ça fait que c'est dans ce cadre-là qu'on va entendre, là, la société de transport. Merci.

● (10 h 10) ●

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous remercie. Je passe maintenant au député de Blainville, qui est porte-parole en matière d'affaires municipales. Alors, M. le député.

**M. Daniel Rathé**

**M. Rathé:** Merci, Mme la Présidente. Évidemment, bonjour aux collègues autant de la partie ministérielle que de la partie de l'opposition officielle. Mme la Présidente, effectivement, ce matin, nous sommes en auditions, en auditions, comme l'indiquait le ministre, avec la STM pour une modification sur laquelle, évidemment, on aura quelques questions. À prime abord, je pense qu'on est prêts à entendre, on voulait, effectivement, entendre la STM. Ça vient toucher tout l'aspect de consultation lorsque vient le temps de faire des changements, par exemple, autour d'une station de métro ou de tout ce qui est travaux connexes. En fait, c'est un peu ce qu'on voudra savoir, quels sont les éléments qui... quelle est la portée de cette demande-là, quel est le processus, effectivement, qui est actuellement en cours, quelles sont les modifications qu'on veut apporter.

C'est d'autant plus important qu'on a aussi — vous en aviez fait référence, Mme la Présidente — étudié un avant-projet de loi qui fut quand même une étude assez longue où on a entendu surtout en auditions... En fait, on n'a pas

étudié, on a surtout été en auditions. Et, dans l'avant-projet de loi, il a été question beaucoup de zones franches, d'approbation référendaire, et on est un petit peu en lien, j'imagine, avec ça ce matin pour des services publics. Alors, ça va être intéressant d'entendre, je pense, cette portion, là, parce que c'est en lien avec l'avant-projet de loi, et donc, pour nous, ça devait être très important de pouvoir rencontrer les responsables de la STM.

Le projet de loi n° 30, évidemment, ne se limite pas à ça, le projet de loi n° 30 aussi... Et, ce matin, on n'a pas d'auditions dans ce sens-là, mais, lorsqu'on va l'étudier, c'est un projet de loi qui modifie aussi la Loi sur les cités et villes, le Code municipal afin de prévoir des nouveaux mécanismes dans l'octroi de contrats. On sait qu'il y a eu beaucoup de débats autour du projet de loi n° 204, mais ça a été l'occasion de réaliser que, pour certains contrats d'exploitation, Mme la Présidente, les lois municipales ne prévoient pas toutes les règles d'adjudication de contrats, et ce n'est pas tout le temps clairement applicable ou ce n'est pas toujours clair, la façon qu'on veut procéder dans l'adjudication de contrats, surtout lorsqu'il vient le temps, là, non pas d'aller en appel d'offres pour obtenir le meilleur prix, le plus bas soumissionnaire, mais, quand vient le temps de faire de la mise en concurrence, on a pu voir, avec le projet de loi n° 204, que ce n'était pas toujours évident et clair pour une municipalité. Alors, le projet de loi n° 30 vient apporter, on le verra, une certaine procédure, là, dans ce mécanisme-là. On le verra lors de l'étude du projet de loi évidemment, puisque, ce matin, on n'a pas de parties qui veulent se faire entendre sur cette portion du projet de loi.

On sait que la FQM et l'UMQ se sont aussi prononcées en faveur du projet de loi n° 30, on a eu quand même des avis écrits. Et je veux quand même, Mme la Présidente, souligner que le travail a été quand même fait rapidement et avec diligence du côté de la partie ministérielle. On sait qu'on nous avait dit qu'on allait procéder rapidement pour faire en sorte de donner accès aux municipalités à une procédure transparente, équitable pour pouvoir, elles aussi, se prémunir de cette possibilité-là d'avoir de l'adjudication de contrats par mise en concurrence. Alors, on est contents que le travail ait été fait rapidement. Évidemment, on va regarder ça plus à fond lors de l'étude article par article, mais, ce matin, c'est avec plaisir — et c'est pour ça que j'ai demandé aussi à mon collègue des transports de nous accompagner — qu'on reçoit la STM pour nous parler des modifications qu'elle voudrait apporter, et on aura sûrement quelques questions à leur poser à ce sujet pour s'assurer que la modification répondra vraiment à leurs besoins et, surtout, tiendra compte des avis de la population. Alors, Mme la Présidente, nous sommes prêts à procéder et à entendre les personnes, nos invités pour la STM.

#### Auditions

**La Présidente (Mme Malavoy):** Merci beaucoup, M. le député. Donc, nous avons avec nous des représentants de la Société de transport de Montréal. Je vais vous demander de vous identifier, et puis vous avez 15 minutes pour nous faire part de vos préoccupations. S'ensuivra une période d'échange. Je pense que vous connaissez nos habitudes. Alors, la parole est à celui d'entre vous, là, qui présente le mémoire.

#### Société de transport de Montréal (STM)

**M. Joly (Sylvain):** Alors, bonjour, Mme la Présidente. Bonjour aux membres de la commission. Mon nom est Sylvain Joly. Je suis le directeur des affaires juridiques de la Société de transport de Montréal. Je suis accompagné, à ma droite, par M. Donald Desaulniers, directeur principal de projets, ainsi que Me Mohammed Chkikar, avocat au sein de la STM.

Alors, tout d'abord, merci. Merci de cette opportunité qui nous est offerte à nous, la Société de transport de Montréal, pour venir vous commenter une disposition du projet de loi n° 30, soit l'article 10 de celui-ci qui propose, en fait, l'ajout d'une disposition à la Loi sur les sociétés de transport.

On m'a confirmé, à la suite de cette invitation, que vous avez en votre possession un bref document que nous avons rédigé au cours des derniers jours afin de vous présenter un peu l'état de la situation. Je commenterai brièvement ce document, et à mes commentaires s'ajouteront ceux de M. Donald Desaulniers, qui pourra vous donner une meilleure réalité de la situation actuelle versus ce que nous souhaiterions obtenir en regard de la disposition proposée.

Je peux également, d'entrée de jeu, souligner aux membres de la commission, après avoir échangé avec mon homonyme de la ville de Montréal, que, cette disposition-là, ces derniers sont tout à fait en accord avec celle-ci.

Cela dit, j'attire votre attention maintenant sur la présentation que nous vous avons fait parvenir, particulièrement à la page 1 où la Société de transport de Montréal, comme vous le savez, est la 14e entreprise en importance au Québec. Elle emploie actuellement quelque 9 000 personnes, dont plus de la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. En 2011, son budget représente plus de 1,15 milliard, et la valeur de remplacement de ses actifs se chiffre à 14,5 milliards. Acteur incontournable dans le secteur des transports terrestres de personnes, la STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70 % de tous ceux qui sont effectués au Québec.

Je voudrais également vous amener...

**La Présidente (Mme Malavoy):** Excusez-moi, c'est... Excusez-moi, poursuivez.

**M. Joly (Sylvain):** J'aimerais également vous ramener à la page 2, au niveau du contexte. Alors, comme vous le savez, le réseau initial du métro de Montréal a été construit au début des années soixante, et la grande majorité des équipements qui y ont été installés sont en fin de vie utile. Au cours des 10 prochaines années, la STM devra investir plus de 3,7 milliards de dollars en maintien d'actifs pour maintenir la fiabilité et l'efficacité de son réseau.

Le réseau de métro s'étend sur le territoire de 11 arrondissements de la ville de Montréal et quatre autres villes. Plusieurs projets de remplacement et de mise aux normes des équipements de métro nécessitent l'acquisition de parcelles

de terrain pour la construction d'infrastructures telles que les postes de ventilation — et M. Desaulniers pourra vous donner des explications c'est quoi, un poste de ventilation — des postes de district également et nécessitent également des projets d'accessibilité pour notre clientèle à mobilité réduite. Ces projets sont essentiels au bon fonctionnement du métro.

Chacun de ces projets nécessite conséquemment une modification au zonage et la mise en branle d'un processus d'approbation de projet particulier d'urbanisme, les PPU. Pour aller de l'avant, chaque projet doit donc obtenir l'autorisation du conseil d'arrondissement concerné, dont les conditions peuvent varier d'un arrondissement à un autre. La procédure d'urbanisme menant à une telle autorisation comporte plusieurs étapes formelles, incluant une présentation au comité consultatif d'urbanisme, trois résolutions distinctes au conseil d'arrondissement, une consultation publique et, le cas échéant, une possibilité d'un processus référendaire.

Lors de la réalisation des projets, en plus du processus prévu au PPU, la STM informe la population du secteur par différents canaux tels que la distribution de dépliants au domicile et présentation des phases des travaux lors des soirées de consultation.

L'ensemble de ces étapes se traduit par des délais pouvant aller jusqu'à deux ans, et cela fait grâce ou fait... distinct complètement de tout le processus contractuel, c'est-à-dire de préparer les plans et devis, le cas échéant, de lancer un appel d'offres et d'autoriser le contrat par la suite.

La modification qui est proposée au projet de loi n° 30, en fait, la STM, comme vous le savez, elle est favorable à celle-ci. En fait, c'est l'article 158.3 de la Loi sur les sociétés de transport. Et ce projet de loi vise toute municipalité sur le territoire de laquelle la STM aurait des travaux à réaliser en lien, notamment, avec le métro. Il ne se limite pas seulement au territoire de la ville de Montréal, ce qui peut s'avérer utile pour les projets à venir.

Une seule instance décisionnelle est identifiée, soit le conseil d'agglomération, lorsque le projet est sur le territoire de l'agglomération de Montréal ou de Longueuil ou le conseil d'une municipalité dans les autres cas. Le tout donne aux municipalités le pouvoir d'adopter des règles permettant de mettre en place une procédure simplifiée et efficace d'approbation de ces projets.

Bien entendu, comme mentionné précédemment, dans la réalisation de tous ces projets, la STM, en bon citoyen corporatif, a toujours été sensible aux préoccupations du milieu. À cet effet, elle tient des séances d'information, distribue des dépliants aux citoyens et réaménage les lieux à la fin des travaux.

Cela dit, je souhaiterais que M. Desaulniers puisse vous donner quelques explications de façon plus pratique de la situation actuelle versus celle qui pourrait être projetée avec l'adoption de l'article 158.3.

● (10 h 20) ●

**La Présidente (Mme Malavoy):** Certainement. Alors, nous vous écoutons, M. Desaulniers.

**M. Desaulniers (Donald):** Parfait. Donc, on comprend, ici, que l'enjeu principal est le maintien des actifs au niveau des équipements d'exploitation du métro. On sait aussi que le maintien des actifs n'est plus remis en question au Québec. Mais, au niveau des équipements d'exploitation du métro, sur les 14 milliards que mon collègue Joly a mentionnés tantôt, au niveau du coût de renouvellement des actifs, on parle d'environ 6 milliards de dollars qui couvrent les équipements de la voie, les équipements de distribution d'énergie, le système de contrôle des trains, les systèmes de télécommunication au niveau de la téléphonie, radio, vidéosurveillance, et j'en passe, mais aussi des installations motorisées, qui comportent notamment les postes de ventilation mécanique, postes de ventilation naturelle, postes d'épuisement, groupes électrogènes, escaliers mécaniques et ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Donc, les postes de ventilation mécanique, mettre un peu plus de précisions sur ce que ça peut représenter. Sur l'ensemble du réseau du métro, entre chacune des stations, se trouve un poste de ventilation mécanique. Le poste de ventilation mécanique a trois principales fonctions: d'une part, la ventilation confort pour les voyageurs durant le jour; la ventilation des travaux durant la nuit — on a beaucoup de véhicules de travaux qui fonctionnent au diesel, ventiler les chantiers; mais aussi c'est un équipement critique pour assurer la sécurité des voyageurs, c'est avec ces postes de ventilation là qu'on va contrôler les fumées en cas d'un incendie ou en cas d'infiltration de matières dangereuses dans le métro. Donc, ces équipements-là sont critiques à l'exploitation du métro, et le métro ne se permet pas d'exploiter lorsque ces équipements-là sont hors service.

On sait que la plupart de ces équipements-là datent de l'origine du métro. Les postes de ventilation, on en compte 89 sur le réseau du métro, dont 28 datent de l'origine et seulement quatre, jusqu'à maintenant, ont été renouvelés.

On parle aussi des postes de district. Les postes de district, le réseau en comporte cinq. Ils reçoivent l'alimentation à 25 000 volts et 12 000 volts d'Hydro-Québec, et c'est par ces postes de district qu'on distribue l'énergie nécessaire à l'exploitation du métro.

Donc, les équipements qu'on renouvelle aujourd'hui, ils sont rendus en fin de vie utile et ils doivent être renouvelés conformément aux nouvelles normes en vigueur, et non plus selon les critères qu'on rencontrait au niveau des années soixante. Donc, au niveau de la robustesse, au niveau de la sécurité, de la fiabilité, des performances, de la redondance, on parle d'une toute autre génération d'équipements qui nécessitent, la plupart du temps, des nouvelles infrastructures pour les loger, puis, ces nouvelles infrastructures là, évidemment, on doit acquérir des parcelles de terrain pour les construire et loger les nouveaux équipements qui doivent remplacer ceux qui sont rendus en bout de fin de vie utile.

Et c'est là que rentre la grande difficulté. La première difficulté qu'on rencontre, lorsqu'on doit acquérir des parcelles de terrain, on doit nécessairement le faire avec un changement de zonage. Et les changements de zonage, au niveau du territoire de la ville de Montréal, se réalisent actuellement avec les processus d'approbation de projets particuliers d'urbanisme, qu'on appelle communément les PPU. Donc, n'importe quel propriétaire peut se lancer dans l'ouverture d'un dossier de PPU. Mais, comme je viens de le mentionner, la STM n'est pas propriétaire des parcelles de terrain nécessaires à la construction des nouveaux sites, des nouvelles infrastructures. Donc, avant de se lancer dans la démarche d'un projet

particulier d'urbanisme, on doit commencer des études d'implantation urbaine, des études d'ingénierie assez poussées pour définir exactement les parcelles de terrain qui sont nécessaires d'être acquises. On doit aussi enclencher des négociations avec les vendeurs, soit des privés ou soit le public, pour convenir des modalités de vente, et ces modalités-là sont habituellement conditionnelles à ce que le processus complet soit achevé.

Une fois que ces négociations-là sont complétées, on peut maintenant enregistrer l'ouverture d'un dossier, le PPU, et le dossier est soumis à un comité consultatif d'urbanisme. Ce premier comité nous amène plusieurs commentaires pour s'assurer de l'intégration au niveau du milieu urbain. On sait que ces comités-là et ce processus-là sont propres à chacun des arrondissements de la ville de Montréal. Donc, chacun des comités peut, à loisir, préciser des spécificités au niveau des infrastructures nécessaires et donner des contraintes aussi au niveau de l'implantation urbaine. Donc, à ce moment-là, dès le premier comité, on est appelés, règle générale, à revisiter les études, et ça peut même influencer les offres d'achat qui ont déjà été convenues avec les propriétaires vendeurs.

Une fois que le processus est enclenché, donc, on a rencontré le comité consultatif d'urbanisme, on peut avoir maintenant une première approbation au conseil d'arrondissement, qui, lui aussi, a le loisir d'apporter ses propres commentaires. Une fois la première lecture à l'arrondissement, on se lance dans une consultation publique. Donc, l'arrondissement peut, à loisir, aussi nous demander de faire des séances d'information publiques préalables à la consultation publique, ce qu'on a fait aussi déjà dans le passé, et peut nous amener aussi à distribuer des dépliants d'information à un certain nombre de résidents riverains des endroits où les travaux vont s'exécuter. Ça aussi, c'est à loisir, selon les spécificités de l'arrondissement.

Une fois la consultation publique complétée, on peut être aussi appelés à revisiter les études et à revisiter l'offre d'achat qui avait été déjà convenue avec le vendeur. Une fois les consultations publiques complétées, la STM est appelée à resoumettre le dossier pour une deuxième lecture d'approbation au conseil d'arrondissement, qui, encore une fois, peut amener un certain nombre de commentaires. Une fois cette lecture faite et cette approbation obtenue, on ouvre un registre, l'arrondissement ouvre un registre pour un processus référendaire, et, le cas échéant, s'il n'y a pas de problème avec le référendum, on peut aller à une troisième lecture d'approbation, et là les permis... et le projet peut enfin s'enclencher.

Donc, le processus que je viens de vous résumer en quelques minutes peut prendre jusqu'à deux ans, deux ans et demi. On a des cas où on a enregistré des procédures au niveau du PPU en septembre 2009, et, aujourd'hui, les dossiers ne sont toujours pas réglés, et, les études investies jusqu'à ce jour, on ne sait pas si elles vont servir à quelque chose. Donc, ce qu'on souhaite, ce n'est pas éliminer l'ensemble des consultations. Au contraire, toutes les parties prenantes doivent être consultées, on est intéressés à s'intégrer parfaitement dans le milieu urbain. Par contre, ce qu'on trouve qu'il y a d'intéressant dans le projet de loi qui est soumis aujourd'hui, c'est que ça offre l'opportunité aux municipalités de se doter des moyens pour maximiser ou rendre plus efficace le processus, et essayer de gagner du temps, et minimiser les pertes d'investissement qui sont faites d'une étape à une autre suite aux commentaires qui sont recueillis de façon séquentielle. Donc, à mon avis, le projet de loi serait une opportunité intéressante. Il ne dicte pas aujourd'hui quel sera le processus mais donne le pouvoir aux municipalités de mettre en place un processus plus efficace et qui permettrait aussi de gagner du temps.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Est-ce que vous terminez là-dessus? Alors, je vous remercie beaucoup, vous êtes parfaitement dans les temps. Merci de toutes ces explications et précisions. On va donc commencer une période d'échange avec le ministre. M. le ministre.

**M. Lessard:** Oui. Merci beaucoup de la présentation. Je pense que ça méritait quand même une explication par rapport au processus. On comprend que le métro, c'est un outil de planification, de transport, etc., donc, dans plusieurs villes et arrondissements. Alors, si Montréal a 19 arrondissements... On sait que, bon, Montréal, tu as Westmount, Mont-Royal, Longueuil, Laval. Ça, c'est plus simple, là, à tout le moins pour Laval, parce que c'est une ville. On a donc... Du côté de Longueuil, bon, il y a le conseil d'agglomération, mais c'est l'organe pour lequel on veut une consultation. Là, à vous écouter, donc, on dit: Le pouvoir général de modification des usages... de zonage, c'est voici: premier projet, consultation; deuxième projet, il peut y avoir des demandes référendaires; adoption, soit que, là, il y a une tenue d'un scrutin, soit que c'est l'entrée en vigueur. Et là c'est autant de fois qu'il y a d'arrondissements et de villes. Alors, vous dites: Ça, cette procédure générale là convient moins bien au type d'équipement pour lequel vous avez des travaux à faire, pour lequel, là, le...

Alors, vous demandez d'avoir une procédure écourtée, alors à savoir qu'on redonnerait aux... Premièrement, on resitue, ce seraient les conseils d'agglomération de la ville de Montréal qui auraient la compétence. Au lieu d'aller dans tous les arrondissements, ce serait le conseil d'agglomération de Longueuil, de la ville de Laval et... Oui, c'est ça. Alors donc, vous simplifiez le nombre à avoir à consulter puis vous demandez une procédure allégée pour procéder plutôt de façon courte: un avis de motion, un projet de règlement.

Là, la notion de consultation dans le projet... Parce que l'article de loi dit: «Le conseil d'une municipalité — là, pensons au conseil d'agglomération parce que c'est le forum approprié, peut donc, on dit — sur le territoire de laquelle la Société de transport de Montréal envisage la réalisation de travaux ou d'ouvrages nécessaires à la réalisation de sa mission — là, ce n'est pas pour n'importe quoi, ce n'est pas pour se bâtir une bâtisse commerciale, ce n'est pas pour... c'est la mission de la société de transport, alors — relative au réseau du métro peut, par règlement — on dit, le conseil, donc, municipal peut, par règlement — permettre la réalisation de ces travaux et de ces ouvrages.» Puis là on dit: «Le règlement a pour [but] d'édicter, à cette fin et malgré toute disposition inconciliable — c'est là que ça évite de passer dans le long processus — les règles d'urbanisme que doit respecter la Société de transport de Montréal [pour] la réalisation des travaux et des ouvrages visés.»

Alors, c'est là... Dans l'aspect consultation, nécessairement, là, le conseil d'agglomération ou le conseil de ville est maître de sa procédure, mais, tel que décrit dans le code actuel, là, là, il n'y a pas vraiment de processus de référendum, là, on évite les référendums. Il n'y a pas de référendum puis il n'y a pas, dans le règlement, de projet de consultation. Je comprends que la ville a souvent une séance d'information pourquoi elle va faire, elle le fait très bien en général. La seule affaire, c'est que, dans la procédure allégée, là, il y a ni référendum ni consultation formelle. Alors, c'est de ça que vous voulez vous soulager d'une certaine façon.

● (10 h 30) ●

**M. Chkikar (Mohammed):** Bien, si vous permettez, le texte, tel que libellé, n'interdit pas, en quelque sorte, que soit la municipalité ou l'agglomération, dépendamment des cas, puisse obliger la société, avant l'autorisation du projet en question, de tenir des consultations publiques. D'ailleurs, depuis le temps que la STM a commencé à bâtir aux alentours du métro, c'est une pratique bien établie, la consultation du public, et la société tient toujours compte des commentaires des citoyens et essaie de répondre d'une façon informelle. Je pense, l'objectif, c'est juste de donner soit au conseil d'agglomération, aux municipalités l'outil, lorsque se présentent des cas où on a besoin d'une procédure allégée, de le faire. Parce qu'on a eu des cas, on parle, par exemple, aux arrondissements ou à une municipalité, on a un projet particulier, mais ils ont les mains liées, en quelque sorte. Donc, je pense que le texte, tel que libellé, n'évite pas ou n'empêche pas la tenue d'une consultation publique, donc, si ça peut répondre à une préoccupation là-dessus.

**La Présidente (Mme Malavoy):** M. le ministre, ça serait à vous de nouveau.

**M. Lessard:** Parfait. Alors donc, je comprends qu'il peut s'il décide d'en faire. Mais, si on y va dans la version simplifiée, là, légalement, c'est que tu passes un avis de motion, puis là, bien, les gens peuvent mettre des commentaires, dire qu'est-ce qui se passe puis aller à l'assemblée publique, puis, après ça, il y a le règlement. Alors donc, il n'y a pas dans la procédure habituelle, là... Je comprends qu'ils peuvent, puis ce serait souhaitable, mais, tel que prévu, il n'y a pas de consultation prévue.

**M. Chkikar (Mohammed):** On était obligés... Dans le texte, non, ce n'est pas écrit, mais c'est une possibilité qui, à notre sens, peut... dont peut se prévaloir le conseil d'agglomération ou la municipalité en question.

**M. Lessard:** Un conseil peut faire beaucoup de choses, tout ne passe pas par sa loi ou ses règlements. Mais, quand on s'en remet au texte, ce pourquoi ici, à l'Assemblée nationale, on est à faire de la législation, on essaie de donner à ceux qui nous écoutent puis qui ne font pas ça à tous les jours c'est quoi, l'enjeu. Alors, l'enjeu, c'est: On passe d'une procédure où il y a un premier projet, longue consultation, deuxième projet, demande référendaire, adoption, tenue de registre... entrée en vigueur — ou entrée en vigueur, ce n'est pas tenue de registre — ville par ville, arrondissement par arrondissement, et c'est compliqué, à une procédure plus simplifiée sur l'étendue mais qui comprend ces deux volets-là. Je comprends qu'il y a un avis de motion qui demande de faire un règlement pour s'alléger de cette procédure-là. Peut-être que ça peut que la salle se remplit au conseil, hein, puis qu'ils posent des questions, ça se peut, et là la ville peut décider de faire des procédures. Mais, tel que le prévoit la loi, elle n'est pas dans cette direction-là.

**M. Joly (Sylvain):** Vous avez raison, effectivement, M. le ministre. Comme a mentionné M. Desautels, cependant, la STM prend sur soi, elle-même, de faire ce type de consultation là. Vous savez que notre conseil d'administration est composé majoritairement d'élus de Montréal, et, s'il y avait un quelconque problème, ça serait rapidement ramené à ces représentants, alors...

**M. Lessard:** Oui, je suis d'accord que la sensibilité, ça ne s'exprime pas seulement dans le règlement. O.K.? Quand tu n'es pas content des travaux qui vont se passer, tu saisis le premier qui veut t'écouter — si c'est la STM, tant mieux — et là tu le manifestes. Mais, légalement, ça pourrait être bête et méchant puis de dire: Non, c'est l'avis de motion puis c'est le règlement. Puis là, bien, ça va mal à la shop, là, mais... Puis ce n'est pas l'objectif visé, mais c'est ça. Donc, on pourrait dire que c'est une procédure écourtée nécessaire, certainement, parce que ça doit être dur à réaliser des travaux, j'en conviens.

Alors, moi, je n'ai pas d'autre question parce que c'est vraiment le coeur de ce qui est la présentation de la demande. C'est un pouvoir qu'ils avaient, c'est un pouvoir qui a été retiré en 2001 lorsque... donc, dans la charte de la ville. Ils veulent le retrouver, sachant que maintenant l'environnement a changé. Puis ils ont des travaux à exécuter pour la sécurité du métro, la demande est légitime, c'est pour ça qu'on veut l'entendre. Mais, dans le temps, je sais que mon collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques avait beaucoup de questions. Je pense que c'est l'occasion, là, de poser ces questions-là. Mais, pour ma part, je n'en aurai pas d'autres, on est favorables à regarder sous cet angle-là.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bien. Merci, M. le ministre. Je passerais au député de Gouin. M. le député.

**M. Girard:** Merci, Mme la Présidente. Merci aux gens de la société de transport d'être venus nous faire cette présentation-là dans le cadre de la commission par les consultations particulières sur le projet de loi n° 30. On sait tous à quel point... Moi, je suis un député montréalais qui utilise le métro de Montréal, j'ai trois stations dans ma circonscription électorale, alors je sais à quel point c'est un enjeu important pour les Montréalais. Et je sais aussi que le métro de Montréal, pour avoir eu l'occasion d'en faire quelques visites, qu'il a besoin de travaux pour le maintenir en bon état.

Cependant, bon, vous venez nous voir aujourd'hui pour faire un certain nombre de modifications. Moi, je veux juste tenter de comprendre, vous semblez... Puis je vais prendre un exemple très concret, vous avez modifié un poste de

ventilation mécanique, le poste Bélanger, qui est situé au coin de Bélanger et Chateaubriand dans La Petite-Patrie. Est-ce que ça s'est bien passé, le processus menant à ces travaux-là? Comment avez-vous travaillé avec l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie? Parce que ça donne un beau résultat, je l'ai vu, mais je veux savoir, est-ce que ça s'est bien déroulé? Est-ce que vous avez rencontré des obstacles ou ça s'est fait dans les règles de l'art, et vous êtes très satisfaits du résultat final?

**M. Desaulniers (Donald):** Évidemment, le résultat final, aujourd'hui il est très satisfaisant. Je pense que la communauté est aussi contente des résultats. Les performances du poste, elles sont à la hauteur aussi. Les travaux se sont déroulés à l'intérieur des échéanciers et des budgets, ce qu'on est assez fiers aussi.

Maintenant, le processus a amené aussi son lot de difficultés. Le processus que je vous ai mentionné tantôt, on l'a suivi à la lettre en compagnie de nos collègues de l'arrondissement. Une des difficultés qu'on avait, bon, c'est de trouver un terrain vacant entre les deux stations en question. On ne cherchait pas à détruire un bâtiment existant pour pouvoir loger ces nouvelles infrastructures là, on essayait de trouver, autant que possible, un terrain vacant ou potentiellement disponible.

Puis, des postes de ventilation, on ne peut pas construire ça n'importe où non plus, on a un point optimal au niveau... Là, je vais vous faire grâce des performances aérauliques, là, mais on a un point optimal entre deux stations, dans une certaine zone où il faut les loger. Donc, déjà, on a des difficultés à trouver des terrains disponibles pour les loger. Dans cet arrondissement-là, pour ce cas particulier là, le parc Chateaubriand a été ciblé. Maintenant, le parc, il y avait déjà une fondation qui avait payé ou aménagé le parc avec des jeux d'enfant. Donc, oui, la ville de Montréal était propriétaire du parc, mais il y avait une fondation qui avait un droit de ne pas changer... La ville était contrainte de ne pas changer la vocation du parc, donc il a fallu négocier des ententes avec cette fondation-là. Il a fallu négocier une entente aussi avec la ville. Il a fallu trouver une façon de réaménager le parc sans changer trop sa vocation parce qu'évidemment on a une nouvelle fonction sur le parc, c'est la ventilation du tunnel du métro.

Donc, la STM a accepté de réaménager le parc en y ajoutant une valeur ajoutée pour compenser un peu la perte des quelques mètres carrés. Sur le document qu'on vous a fait parvenir, d'ailleurs, on voit les nouveaux aménagements du parc. On a ajouté des nouvelles fonctionnalités que le parc ne comportait pas avant, malgré que ce ne soit pas dans la mission de la STM. Mais, à titre de compensation et pour la fondation et pour les citoyens qui ont dû endurer les travaux pendant quelque 24 mois, on a réussi à trouver une façon. Donc, c'est plus de un demi-million qui a été investi sur le parc pour lui donner une valeur ajoutée au niveau des jeux pour les enfants.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Oui, M. le député.

● (10 h 40) ●

**M. Girard:** Est-ce qu'au fond le résultat final, que vous qualifiez de positif, n'est pas le fruit des consultations et de la concertation que vous avez dû faire avec les gens du milieu qui a donné ce beau résultat là? Est-ce que ça n'indique pas que c'est un processus qui a bien fonctionné, dans ce cas-ci, dans le secteur de La Petite-Patrie?

**M. Desaulniers (Donald):** Dans ce cas-ci, on a eu une distribution de dépliants à plus de 300 résidences dans le secteur, ce qui n'est pas prévu au PPU, mais la STM a bien accepté de jouer le jeu. On a eu des séances d'information, ce qui n'est pas prévu aussi au PPU. Mais, à la demande de l'arrondissement, on a joué le jeu, on a fait des séances d'information. On a fait aussi la consultation publique, et, à notre grande surprise, il y a peut-être deux ou trois citoyens qui se sont joints aux consultations publiques, et on n'a eu aucun commentaire. C'étaient des gens qui étaient surtout intéressés de savoir qu'est-ce qui se passerait, ils ont eu réponse à leurs questions au niveau des problématiques, au niveau des perturbations occasionnées par le chantier dans le secteur.

Maintenant, est-ce que le processus a amené un meilleur résultat? Bien, je pense que le résultat qu'on a là aujourd'hui, c'est le comité d'urbanisme de l'arrondissement qui en est un... à son honneur, mais aussi la Fondation Campbell, qui a exigé aussi qu'on ait un certain nombre d'améliorations faites au parc. Donc, c'est surtout au niveau des parties prenantes de l'arrondissement. Et là on peut l'associer un peu à un privé qui était impliqué dans la transaction pour le changement de zonage, ce n'est pas le public. Malgré que ça ne change rien, la STM ne souhaite pas s'abstraire ou éliminer la consultation publique. Ce n'est pas ça, la question. La question, c'est: Le processus a duré plusieurs mois, le temps d'avoir des négociations avec la Fondation Campbell, le temps de trouver des aménagements qui pouvaient plaire au comité consultatif d'urbanisme de cet arrondissement-là, qui peut avoir des demandes tout à fait différentes d'un autre arrondissement, d'ailleurs, hein? Donc, la STM se lance dans des projets sur l'ensemble du territoire, et puis on doit satisfaire les besoins ou les préoccupations de chacun des comités d'urbanisme des différents arrondissements. Alors, peut-être, des orientations plus uniques ou plus uniformes, ça pourrait être intéressant pour tout le monde.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Allez-y.

**M. Girard:** Parce que, bon, ce projet-là semble avoir donné un bon résultat. Moi, j'aimerais savoir, avez-vous des cas ou des exemples précis? Parce que, si vous vous présentez aujourd'hui en commission parlementaire, c'est parce que vous devez avoir des cas, des exemples précis qui vous amènent à demander cette justification-là. Il semble que, dans le cas du projet au poste Bélanger, ce ne soit pas identifié comme un cas problématique, mais est-ce que vous en avez présentement que vous vivez? Dans quel arrondissement... ou à Montréal qui vous amènent à demander la modification au législateur aujourd'hui?

**M. Desaulniers (Donald):** Bien, vous savez, le métro, c'est un bien public. Malheureusement, le public, on se retrouve souvent avec le syndrome de «pas dans ma cour», hein? Les gens ne veulent pas être perturbés, ne veulent pas

perdre leur stationnement sur rue pendant quelques mois, ne veulent pas avoir le bruit des véhicules de chantier pendant quelques mois, donc on a rencontré... Au moins à deux endroits, on avait un projet de démarré, un processus de projet particulier de démarré, et puis les citoyens se sont objectés. Ils disaient: Allez le faire sur la rue d'à côté. Moi, ça ne m'intéresse pas d'avoir le bruit, ça ne m'intéresse pas d'avoir la poussière. Et puis là on se retrouve avec une objection des citoyens non pas pour l'intégration urbaine, mais pour les perturbations occasionnées par la présence d'un chantier.

Maintenant, on est un peu dans l'obligation de le faire, le maintien d'actifs, on est dans l'obligation de les renouveler, les équipements d'exploitation, et le processus qui est en place aujourd'hui permet de bloquer cette responsabilité-là qui est le maintien d'actifs.

**La Présidente (Mme Malavoy):** J'aurais une demande d'intervention du député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, je vous demande juste consentement parce qu'il n'est pas membre. Mais, si vous êtes d'accord...

**Des voix:** Consentement.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Nous consentons, M. le député. Allez-y.

**M. Lemay:** Merci, Mme la Présidente. Je salue les collègues. Bonjour, messieurs. Vous dites dans votre document: Il reste 24 PVM...

**M. Desaulniers (Donald):** Les postes de ventilation mécanique.

**M. Lemay:** ...à moderniser. Il en reste 56 après à moderniser aussi?

**M. Desaulniers (Donald):** C'est 24 qui datent du réseau d'origine, de 1967, et puis les subséquents, les 50 autres, là, datent des prolongements qui ont eu lieu ultérieurement au niveau du réseau.

**M. Lemay:** Mais qui devront être éventuellement...

**M. Desaulniers (Donald):** Qui devront, absolument.

**M. Lemay:** Bon.

**M. Desaulniers (Donald):** Prioritairement, c'est les 24, là, que...

**M. Lemay:** Alors, vous entrevoyez qu'il y aura 80 dossiers qui suivront la mécanique que vous nous avez expliquée tout à l'heure.

**M. Desaulniers (Donald):** Oui, avec les particularités propres à chaque arrondissement.

**M. Lemay:** O.K. L'article 151, est-ce que ça réfère à tous les... Dans le fond, ce qu'il faut en comprendre, est-ce que ça va référer à tous les projets de la STM, les projets immobiliers de la STM?

**M. Joly (Sylvain):** Qui touchent le métro.

**M. Lemay:** Qui touchent le métro, oui, on se comprend.

**Une voix:** Tout à fait.

**M. Lemay:** Donc, non seulement les PVM, mais aussi les stations de métro, donc tout ce que vous faites au niveau immobilier, souterrain ou hors terre passerait dorénavant, si c'est adopté, là...

**M. Desaulniers (Donald):** Ça sera utile particulièrement aussi au niveau des stations de métro qu'on doit pratiquement, systématiquement, agrandir pour loger les nouveaux ascenseurs qu'on doit mettre pour les personnes à mobilité réduite. Aujourd'hui, la STM est habituellement propriétaire jusqu'au rang de briques à l'extérieur de l'édicule. On veut loger des nouveaux ascenseurs pour donner l'accès aux personnes à mobilité réduite, les volumes qui sont présents ne prévoient pas être capables de loger ces appareils-là.

**M. Lemay:** Donc, à supposer qu'il arrive un plan, là, dans quelques années — peu importe le gouvernement — d'agrandissement du métro et d'agrandissement de ces lignes, à ce moment-là ce serait selon cette règle-là, les nouvelles stations de métro seront faites selon cette règle-là à l'avenir? Les nouvelles stations, je parle.

**M. Desaulniers (Donald):** Les nouvelles stations.

**M. Lemay:** Parce que, là, cet article-là est plus large que seulement la ventilation, là, on se comprend bien, là.

**M. Chkikar (Mohammed):** C'est des exemples. Pour ce qui est des prolongements, c'est une autre histoire, c'est de compétence de l'AMT Mais, si on a des travaux, par exemple, suite à des prolongements à faire à ces installations-là, ce serait la compétence de la STM. Pour faire des modifications, des ajouts, etc., qui sont liés... c'est un pouvoir qui est déjà... Au niveau de la construction, c'est un pouvoir que la STM a déjà. Il a un pouvoir d'expropriation, un pouvoir de construire, de faire des installations liées au métro. Là, il nous reste le volet de l'exécution.

**M. Lemay:** J'aurais une petite question. Il y a quelques années, la STM a acheté Vidéotron au coin d'Ontario et Berri. C'est le bâtiment... la sécurité, hein?

**Une voix:** Exact.

**M. Lemay:** Bon, la STM était aussi soumise aux mêmes règles dont on parle aujourd'hui, mais il y a eu un arrangement juridique parce que la STM ne pouvait pas présenter publiquement son système de sécurité. Donc, il y avait eu une espèce de... Pouvez-vous me rappeler qu'est-ce qui est arrivé pour éviter que la STM suive toutes les règles dans le cas de cet édifice-là?

**M. Joly (Sylvain):** Sincèrement, je n'ai pas cette fine information là, mais je sais qu'il s'agit d'un endroit, effectivement, névralgique, protégé, sécurisé. Et, pour les raisons que vous venez de mentionner, effectivement, ce n'est pas un lieu spécifiquement désigné ou identifié comme tel sur...

**M. Lemay:** Mais, dans ce cas-là, la règle, pour des raisons de sécurité évidentes, la règle n'avait pas été suivie. La Loi de l'aménagement et de l'urbanisme...

**M. Joly (Sylvain):** Je ne voudrais pas vous induire en erreur, je n'ai pas cette information-là.

**M. Lemay:** ...n'avait pas été suivie. Donc, je me demandais qu'est-ce qui avait été... Ça va pour moi, madame. Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Merci. M. le député de Blainville.

**M. Rathé:** Merci, Mme la Présidente. Bien, je vais continuer un petit bout sur le 151 parce que je pense qu'on veut bien comprendre la portée de ce que vous nous dites, parce qu'il y a une référence au 151. J'ai l'article devant moi qui dit: «La Société de transport de Montréal peut acquérir tout bien requis pour la construction et l'exploitation de son entreprise de transport terrestre guidé par métro, percer un tunnel sous tout immeuble, quel qu'en soit le propriétaire, ainsi que construire et exploiter tout ouvrage accessoire.»

Evidemment, on dit après que la société doit obtenir l'autorisation de l'AMT, là, pour des travaux de construction qui perturbent, mais c'est quand même très large, et ce que vous nous... Et, moi, ma première question, grosso modo: Est-ce que, par exemple — parce qu'on veut bien comprendre la portée de ce que vous nous demandez — dans le cas, je ne sais pas, moi, d'un stationnement additionnel, un stationnement incitatif près d'une station de métro, c'est lié au métro et c'est louable en soi parce qu'on veut, effectivement, encourager le transport collectif, dans le cas d'une gare intermodale ou d'un terminus d'autobus, prolongement du tunnel par expropriation... Alors, je voulais savoir si, en autorisant ce que vous nous demandez, ça vient élargir la possibilité d'éviter justement un processus référendaire et tout le processus... Parce que, là, ça déborde beaucoup de la ventilation en tant que telle, des postes de ventilation. Je veux bien comprendre la portée parce qu'on est conscients qu'il s'agit d'un service essentiel, on est conscients qu'on parle de transport collectif, qu'on veut tendre vers ça, mais, en même temps, on veut bien comprendre la portée de ce que vous nous demandez.

**M. Chkikar (Mohammed):** Bien, c'est sûr qu'au niveau des constructions projetées il faut vraiment qu'elles répondent au critère de l'accessoire. Autrement dit, si on pose la question a contrario, est-ce que c'est un équipement ou une construction qui est indispensable au fonctionnement du métro comme tel? Si, par exemple, on avait dans notre mission, par exemple, de construire des boutiques, par exemple — je donne un exemple farfelu — bien là je pense que ce n'est pas un équipement ou un ouvrage qui est indispensable au fonctionnement du métro. C'est pour ça, nous, on arrive avec la liste, vraiment, des postes de ventilation, des ascenseurs qui sont vraiment intégrés dans l'ouvrage du métro. Donc, oui, il y a un pouvoir de construction, mais on reste toujours... D'ailleurs, il y a le cadre général, qui est la mission de la société, et, en plus, il y a le fonctionnement de l'équipement qui est le métro.

● (10 h 50) ●

**M. Joly (Sylvain):** En fait, juste pour compléter la réponse de mon collègue, c'est vraiment rattaché à l'exploitation du réseau. Alors, tout ce qui peut, de près ou de loin, se rattacher à l'exploitation... L'exemple que vous donnez, que ce soit un stationnement incitatif, je ne suis pas convaincu qu'on serait nécessairement capables de le rattacher à l'exploitation proprement dite du réseau de métro de la Société de transport de Montréal.

**M. Rathé:** Donc, moi, je vous suis bien, là, jusqu'à maintenant, sauf qu'il y aurait peut-être intérêt à ce que l'article ou la modification reflète ce que vous nous proposez parce qu'actuellement on parle de réaliser la mission prévue à l'article 151, c'est que ça nous paraît large.

**M. Chkikar (Mohammed):** ...l'exploitation du métro. Il y a juste une petite précision aussi. Si on a, par exemple, à construire quelque chose qui est déjà zoné, dans ce cas-là ça ne nous pose pas de problème. Le problème qu'on a actuellement, c'est que, d'un côté, 151 nous donne le pouvoir de construire des accessoires du métro, mais, quand on arrive sur le terrain, c'est zoné nulle part. Donc, c'est pour ça, on est obligés de passer par projets particuliers. Si, par exemple, je reviens à l'idée de tout à l'heure, si j'ai le pouvoir, par exemple, de faire des constructions, disons, commerciales, bien je vais m'adresser à l'arrondissement. C'est zoné, par exemple, commercial, oui, je peux le faire, donc je n'aurai pas de problème. Le problème se pose, c'est parce que je n'ai pas... je ne rentre nulle part, je n'ai pas de catégorie au niveau du zonage. C'est ça qui nous oblige à aller par projets particuliers. C'est pour ça, on veut avoir un processus plus allégé.

**M. Rathé:** Je comprends bien ce que vous nous expliquez et puis je pense qu'on est tous ici sensibles à ce que vous nous expliquez, on comprend que prendre deux ans pour faire un projet, des fois, au bout de deux ans, le promoteur... en fait, les arrangements qu'on a pris, peut-être, ne sont plus valides et qu'il faut simplifier la procédure, là. Je vois qu'on parle d'arrondissements, on parle du CCU, on parle de trois résolutions de conseil. Déjà, si on venait abrégé, comme vous nous le proposez, ça viendrait accélérer, j'imagine, le processus. Est-ce que, pour vous, si on venait amender la loi pour conserver le processus de consultation... Parce qu'on a souvent parlé, hein... depuis maintenant plus d'un an, on parle souvent, au niveau des municipalités, au niveau des organismes publics, de toute cette importance d'acceptabilité sociale, de consultation. Vous sembliez être assez ouverts, à savoir... ou dire: On pourrait consulter, mais je pense que, si, déjà, il y avait une obligation dans la loi, dire qu'il y a au moins une séance de consultation — d'information ou consultation — pour renseigner les gens, vous le mentionnez tantôt, des fois on n'attire pas des foules non plus avec ça, ce n'est peut-être pas si compliqué que ça. Vous parliez de dépliant, je trouve que la solution est intéressante.

Moi, déjà, je pense que, si on venait spécifier par un amendement qu'il y aura un processus de consultation, d'information et la nécessité, comme vous dites, que ça doit être dans le cas de l'exploitation du système ou ça devient un motif de sécurité, je pense que, déjà là, il y aurait un confort beaucoup plus grand, surtout vu du point de vue d'un citoyen. Souvent, on disait tantôt... Je vous donnais mon exemple tout à l'heure d'un stationnement incitatif qui serait peut-être très louable, mais il y aurait peut-être des citoyens, autour de chez eux, derrière leur cour, se ramasser avec 300 voitures tous les matins ou 250, il y aurait peut-être, là, lieu de consulter, de voir comment on peut aménager les choses pour que ce soit moins dérangerant pour le citoyen. Alors, moi, je trouve que l'aspect consultation et concertation... il me semble qu'il devrait être présent dans le projet de loi, puis je voulais vous entendre si vous seriez à l'aise si on apportait un amendement dans ce sens-là.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Qui de vous répond à cela? Et ce sera probablement la dernière intervention. Enfin, on est proches de la fin.

**M. Desautniers (Donald):** On n'a pas intérêt à faire des projets un peu en cow-boys, là, je pense que tout le monde a intérêt à s'intégrer de façon la plus parfaite dans le milieu urbain puis travailler en collaboration avec les citoyens, la consultation publique, les informer. Tôt ou tard, ça risque de nous rattraper, hein? Donc, on n'a pas d'objection, puis c'est déjà un mode qu'on a adopté chez nous, à la STM.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Non, non, vous pouvez y aller, là, je croyais que ça prendrait plus de temps. Donc là, ce sera la dernière intervention. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

**M. Lemay:** Merci, chère collègue. Un peu à froid, là, je soumets l'hypothèse aussi, je n'en ai même pas parlé à mes collègues, je m'en excuse, ni, évidemment, au ministre...

**La Présidente (Mme Malavoy):** Dangereux.

**M. Lemay:** Oui, je le sais que c'est très dangereux, mais, bon, des fois, il faut vivre dangereusement. Parce que je me dis, un des problèmes que vous avez, c'est que vous devez faire aussi 24 demandes. Donc, je me dis, en associant l'hypothèse que le ministre a émise, que notre collègue a émise, que vous fassiez une, ou deux, ou trois demandes qui engloberaient plusieurs projets, ça éviterait de les faire à la pièce. Je ne sais pas, juridiquement, comment on pourrait écrire ça, là, mais je me dis... Parce que, comme dit notre collègue, on est sensibles à votre responsabilité, on est sensibles aussi au fait que les citoyens doivent savoir ce qui se passe dans leur quartier. Je me dis, dans le fond, c'est le nombre de demandes aussi qui vous tue, en quelque sorte, là.

**M. Joly (Sylvain):** Tout à fait. Dans l'état actuel des choses, effectivement, vous le pointez bien, ça commande des projets particuliers auprès de chacun des arrondissements. Avec la beauté de l'article 158.3, nous aurions un seul interlocuteur qui pourrait regrouper, à même un règlement, plusieurs projets. Et, en fait, ce qu'on recherche, c'est une efficacité administrative et d'avoir un seul interlocuteur.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Ça va? Alors, je...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Malavoy):** Pardon?

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Malavoy):** Vous auriez une minute. Vous la voulez?

**M. Rathé:** Dernière...

**La Présidente (Mme Malavoy):** Vous la voulez?

**M. Rathé:** Oui.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Allez-y.

**M. Rathé:** Dernier petit point. On comprend bien, là, que... Tantôt, vous nous avez parlé des 10, 12 citoyens, là, le référendum semble être problématique. Au niveau de l'arrondissement, est-ce que c'est problématique? Parce que, là, on dit: On enlève l'avis du conseil d'arrondissement. Est-ce que, pour vous, on pourrait garder ça là? Parce que, vous savez, on veut essayer de faire quelque chose qui va bien fonctionner aussi, là.

**M. Desaulniers (Donald):** Bien, écoutez, si on remultiplie l'intervention de chacun des arrondissements, je pense qu'on est en train de perdre l'efficacité que votre collègue avait l'air à suggérer, là, pour le regroupement des... Donc, avoir un seul interlocuteur, c'est quelque chose qui nous semble facilitant, qui nous semble facilitant.

**M. Rathé:** C'est bon.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, je vais revenir du côté du ministre, auquel il restait, d'ailleurs, encore beaucoup de temps. Allez-y.

**M. Lessard:** Merci. Je voulais juste des mesures de précision, moi aussi, suite aux questions qui sont posées. Évidemment, on comprend que ça passe dans 11 arrondissements actuellement, le métro. Alors, gain d'efficacité, on passera plutôt au conseil d'agglomération.

La notion de consultation, on dit que vous le faites. Est-ce que vous avez une politique de consultation formelle?

**M. Desaulniers (Donald):** Elle n'est pas formelle. On est obligés de suivre le processus du PPU, qui, elle, elle est formelle dans le cadre du PPU, la consultation publique.

**M. Lessard:** Toujours par un PPU.

**M. Desaulniers (Donald):** Aussitôt qu'on a besoin de faire un changement de zonage, on passe systématiquement par un PPU.

**M. Lessard:** J'avais rien qu'une hypothèse en disant: Si vous ne voulez pas suivre tout le processus, vous voulez l'alléger... mais, en même temps, on a un souci, est-ce que la population sait? Vous me dites, dans vos moeurs et coutumes, vous consultez parce que vous n'avez pas d'intérêt à ce que... Si vous aviez obligatoirement une politique de consultation pour ces processus allégés là, ça pourrait peut-être répondre au fait que vous ne répondez pas au processus de consultation de l'office de consultation de, mais vous devriez, à cet égard, vous doter d'une politique de consultation et, dans tous les cas, là, vous devriez référer à votre politique de consultation, ce qui ferait en sorte qu'on est sûr que, dans toutes les 80 demandes qu'il va y avoir, bien vous avez suivi votre processus de consultation.

**M. Joly (Sylvain):** Écoutez, c'est une excellente suggestion, on en prend bonne note. Il pourrait s'agir ici... ce qu'on appelle chez nous une politique corporative adoptée par le conseil d'administration, alors, qui en fait un document public.

**M. Lessard:** Je pense que ça pourrait rejoindre, peut-être, des objectifs qui sont soulevés de part et d'autre. Puis on ne voudrait pas que ça se passe en catimini, mais, en même temps, on comprend qu'il y ait un allègement. Je pense, il pourrait y avoir un compromis acceptable là-dedans.

**M. Joly (Sylvain):** On prend cet engagement-là.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Alors, cela met un terme à nos échanges. Me Joly, M. Desaulniers, M. Chkikar, merci beaucoup.

Je suspends quelques instants, et puis nous reviendrons pour les remarques finales. On sera déjà rendus là.

*(Suspension de la séance à 10 h 58)*

*(Reprise à 11 h 1)*

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bien. Nous reprenons nos travaux pour quelques instants, puisque nous en sommes simplement à l'étape des remarques finales, et après quoi vous pourrez continuer à discuter, si vous souhaitez, avec nos invités. Mais, pour le moment, je donnerai donc la parole à M. le député de Blainville pour des remarques finales sur les auditions du projet de loi n° 30.

#### **Remarques finales**

##### **M. Daniel Rathé**

**M. Rathé:** Merci, Mme la Présidente. Écoutez, ça va être bref. Je dois dire que, de ce côté-ci, nous sommes satisfaits du travail qui a été fait ce matin. Je pense que c'est une belle démonstration que, quand on discute, qu'on consulte, qu'on échange, on arrive à trouver, effectivement, des compromis intéressants. Pour nous, ce qui était important, c'est que... Évidemment, on est très sensibles au fait qu'on doit réduire les procédures, on doit faire en sorte que ce soit facilitant, qu'il y a des impondérables et, des fois, même, j'allais dire, des nécessités dans, des fois, les travaux qui doivent être faits. Et nous accueillons avec, je pense, beaucoup de plaisir, le fait que la STM est prête à garder ou, du moins, implanter au sein de son organisme un processus de consultation qui sera obligatoire. C'est quelque chose qu'on va regarder. On va regarder avec la partie ministérielle comment on pourrait faire en sorte que ça ne vienne pas non plus prolonger indûment les délais, mais, dans un contexte, comme on le mentionnait, Mme la Présidente, de pouvoir donner... d'entendre la voix du citoyen, de l'impliquer dans un projet dès le départ, c'est souvent garant de la réussite d'un projet.

Et notre collègue de Gouin a donné un bel exemple de ce qui s'est fait au coin de Bélanger, où, quand on regarde les résultats finaux, on a vraiment là un beau projet, ça a été fait en concertation, en consultation, et nous allons travailler dans ce sens, là, pour faire en sorte de pouvoir permettre à la STM de réaliser ses projets tout en gardant cette préoccupation citoyenne, si on peut dire, là. Alors, nous, nous sommes satisfaits, Mme la Présidente, et on va se revoir probablement à l'étude article par article.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Je vous remercie. M. le ministre.

##### **M. Laurent Lessard**

**M. Lessard:** Bien, dans le même sens que mon collègue de Blainville, je pense que la consultation a été utile et nécessaire, qui permet sûrement de bonifier, je pense, dans la direction qu'on pourrait prendre en apportant une certaine modification, donc une politique de consultation, dans ce cas-là précis, de la société de transport. Et non pas d'étendre à tout l'appareil de consultation, mais une espèce de déclencheur. Quand vous êtes dans ce genre de rénovation ou d'amélioration, nous aurions... se référer à votre politique de consultation, donc, dans le but que la population est informée, fait partie du projet. Je comprends que, dans les projets, qu'il a été mentionné, les difficultés, ça ne vous empêche pas de les avoir, si vous avez à modifier une entente avec une fondation, ou un parc, ou etc., vous allez avoir les mêmes problèmes. Seulement que, comme il y a plus de 80 installations, 3,7 milliards, un réseau assez grand, c'est dans toutes les prochaines années, alors donc je pense qu'on est conscients de ça. Alors, je pense qu'on va être capables de faire un travail pour les deux, là, puis on préparera des amendements. On se parlera, là, pour trouver la voie de passage utile et nécessaire. Merci.

**La Présidente (Mme Malavoy):** Bien. Merci, M. le ministre.

Donc, comme la commission a accompli son mandat, je suspends nos travaux jusqu'après les affaires courantes, où nous poursuivrons un autre mandat. Et je vous remercie.

*(Fin de la séance à 11 h 4)*