



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le mardi 5 juin 2012 — Vol. 42 N° 76

Étude détaillée du projet de loi n° 73 — Loi concernant
principalement la mise en œuvre de certaines dispositions
du discours sur le budget du 20 mars 2012 (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le mardi 5 juin 2012 — Vol. 42 N° 76

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

Mme Denise Beaudoin, présidente suppléante
M. Sylvain Pagé, président suppléant

M. Raymond Bachand
M. Irvin Pelletier
Mme Martine Ouellet
M. Emmanuel Dubourg

- * Mme Johanne Forget, Revenu Québec
- * M. André J. Santerre, idem
- * M. Marc Grandisson, ministère des Finances
- * M. Mathieu Paquin, idem
- * Mme Julie Massé, ministère des Transports

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 5 juin 2012 — Vol. 42 N° 76

Étude détaillée du projet de loi n° 73 — Loi concernant principalement la mise en oeuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 mars 2012 (3)

(Dix heures cinq minutes)

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des finances publiques ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 73, Loi concernant principalement la mise en oeuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 mars 2012.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bernier (Montmorency) est remplacé par M. Ouellette (Chomedey) et M. Ferland (Ungava) par Mme Ouellet (Vachon).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Merci. Lors de l'ajournement de nos travaux, la semaine dernière, nous venions d'adopter l'article 56. M. le ministre, si vous voulez lire l'article 57, la parole est à vous.

M. Bachand (Outremont): Merci, Mme la Présidente. Grand plaisir de vous retrouver ce matin... de vous trouver. C'est la première fois qu'on siège ensemble. Ça me fait plaisir. Bonjour à mes chers collègues des deux côtés de la table et de la Chambre. Alors, dans cette semaine intensive, on commence la session intensive aujourd'hui, donc on aura le plaisir de siéger jusqu'à 22 h 30, ce soir, au lieu de 21 h 30.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Pardon? Ce soir, c'est 21 h 30? Ah, mon Dieu! vous venez de créer une heure dans mon temps. Heureux de savoir ça. Alors, oui, alors, pour les gens qui nous écoutent, ce matin, on est dans le projet de loi de mise en oeuvre du budget, qui a plusieurs chapitres, dans le chapitre qui concerne la taxe sur les carburants pour financer, au fond, le transport en commun sur le territoire de la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine principalement. On avait adopté un certain nombre d'articles.

Et l'article 57 prévoit que l'article 17 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe b par le suivant:

«b) payer en même temps au ministre la taxe établie en vertu de l'article 2, abstraction faite de son troisième alinéa.»

Essentiellement, c'est des corrections techniques. On est dans plusieurs articles de concordance et de corrections techniques actuellement. Puis ça me ferait plaisir, M. le député de Rimouski, mon cher collègue de Rimouski, ce n'est pas un dépôt à la commission, mais de vous transmettre, comme vous aviez... Je vous avais indiqué qu'on avait, bien sûr, dans ça, reçu, de la table des préfets de la MRC de la Gaspésie et, donc, de la CRE, là, des résolutions unanimes qui nous demandaient de mettre ça en place suite aux discussions que nous avons eues. Alors, ça me fait plaisir de vous transmettre copie de ces documents et de ces résolutions. Mais ce n'est pas un dépôt à la commission, c'est une transmission.

Alors, sur 57, c'est un article plutôt technique, Mme la Présidente. Je n'ai pas d'autres commentaires vraiment à faire sur...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski, à vous la parole.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, Mme la Présidente. D'abord, ça me fait plaisir de vous saluer. Je pense que c'est la première fois aussi que je vous vois en commission parlementaire.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Ici.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, ici, au 1.38, entre autres. Bonjour, M. le ministre, bonjour les collègues, bonjour les gens qui accompagnent, les membres de la commission aussi, le personnel de la commission.

Ici, j'ai seulement une petite question. C'est que c'est surtout dans des explications en bas, là. On dit: «L'article 17 de la loi sur la taxe sur le carburant prévoit l'obligation, pour une personne, de faire rapport», et ainsi de suite. Et, un petit peu plus loin, c'est marqué «pour usage ou consommation par elle-même». Est-ce que ça peut aller... Je ne sais pas, là. Ma question va loin, là. Si, moi, je vais puis je fais le plein en Ontario, est-ce que je dois faire un rapport en arrivant au Québec? Parce qu'il y a de l'essence dans mon... — consommation personnelle — de l'essence dans mon réservoir d'automobile qui a été achetée en Ontario. Donc, c'est fort possible que la taxe... la surtaxe, là, pour le transport en commun, de quoi on parle, là, n'ait pas été payée.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je pense que, si on regarde... C'est une bonne question. Mais, à la page de gauche de votre cahier, à l'article 17, l'article 17 parle de ce carburant importé mais «sauf celui contenu dans le réservoir de carburant installé comme équipement normal d'alimentation du moteur d'un véhicule automobile». Donc, ça ne couvre pas votre réservoir de voiture personnelle.

M. Pelletier (Rimouski): Alors, allons un petit peu plus loin. Si c'est un bidon d'essence pour usage personnel, ma tondeuse, par exemple?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Ça, les lois... C'est toujours l'abus de lois. Si vous avez un bidon d'essence plus parce que vous allez dans le bois ou vous avez 42 bidons d'essence... Mais ça, je vais laisser la réponse technique à peut-être Me Johanne Forget du ministère du Revenu ou de Mathieu Paquin.

● (10 h 10) ●

M. Pelletier (Rimouski): ...d'un bidon d'essence, Mme la Présidente, mais, des fois, pour aller dans le bois justement, c'est des réservoirs sur des... on appelle ça un pickup, là, une voiture utilitaire, c'est des barils de 45 gallons, tu sais, ça fait 200 litres.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a consentement à ce que Me Forget intervienne?

Mme Forget (Johanne): Johanne Forget, Revenu Québec. Effectivement, la disposition à l'article 17 s'applique pour le carburant en vrac, et on parle de 200 litres et plus. Donc, le bidon d'essence ne contiendrait vraisemblablement pas 200 litres et plus. Et il faut se référer aux premiers articles de la loi, l'article 2, notamment, pour voir le 200 litres, la notion de 200 litres.

M. Pelletier (Rimouski): C'est beau, je n'ai pas d'autre question.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Il n'y a pas d'autres interventions? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 57 est adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Sur division. M. le ministre, si vous voulez lire l'article 58, à vous la parole.

M. Bachand (Outremont): Merci, Mme la Présidente. L'article 58 prévoit que l'article 17.1 de cette loi est modifié: 1° par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe a, des mots «le territoire de l'Agence métropolitaine de transport» par les mots «un territoire visé par une majoration de la taxe»; et

2° par l'ajout, dans le paragraphe b, après «l'article 2», de «qui est applicable à l'égard de cette essence».

Essentiellement, c'est aussi une concordance par rapport au principe qu'on avait établi tout à l'heure... — tout à l'heure — la semaine dernière. C'est que, dans ce projet de loi, on permet à l'agence de transport... On ne parlera pas ici juste de la Gaspésie, mais on va permettre au ministère des Transports... Ça pourrait exister sur d'autres territoires. Alors, il y a un certain nombre d'articles de concordance que nous devons faire ici.

Et j'ai un amendement à déposer, Mme la Présidente, au texte anglais de l'article 58. Je ne sais pas si on l'a déjà transmis à l'opposition, là, mais c'est des amendements de rédaction dans la version anglaise du texte.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce que M. le député de Rimouski a des interventions?

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Si je comprends bien, Mme la Présidente, puis ça, le ministre nous l'avait dit au début pour éviter, justement, de... à chaque fois que, sur un territoire donné, on nous demande la possibilité de prélever une taxe selon ce principe-là, on conviendrait de changer la loi. Si je comprends bien, maintenant, c'est ici qu'on change la loi pour permettre à tous les territoires du Québec de se prévaloir de cette disposition-là sans revenir changer la loi, puisqu'on change le «territoire [métropolitain] de transport» par «un territoire visé». Parce qu'à ce moment-ci, dans la loi, on parlait de l'Agence métropolitaine de transport, c'est à Montréal, puis on parlait de la Communauté urbaine de Québec aussi. Alors, on remplace ça par «un territoire visé par une majoration de la taxe». Ça veut dire que n'importe quel territoire, Chicoutimi, par exemple, ou Rouyn-Noranda, demanderait la possibilité de se prévaloir de cette taxe-là, on n'aurait pas besoin de venir changer la loi.

M. Bachand (Outremont): Vous avez raison, c'est ça. Et on va retrouver ce changement-là dans plusieurs des articles qui s'en viennent. Pour que ça avance à sa vitesse juste pour le territoire, au fond, de la communauté métropolitaine

de Montréal et de Québec, là, il faut introduire la Gaspésie. On l'a fait de façon plus générique pour chacune des obligations ici, là, c'est l'obligation de... l'autocotisation, etc. Mais on va retrouver, vous avez raison, M. le député de Rimouski, dans l'ensemble de cette section ces articles qui parlent de territoires, dorénavant, et les territoires, eux, seront définis par la suite. Mais je vous rappelle quand même, là, ce qu'on se disait la semaine dernière, ce qu'on disait dans le budget, c'est que, pour faire cela, nous exigeons que les élus régionaux municipaux, de façon consensuelle, décident qu'ils veulent une contribution additionnelle sur l'essence pour payer le transport en commun, et c'est la condition essentielle, ce que les élus de la Gaspésie ont fait.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Est-ce qu'il y a une disposition à quelque part dans la loi qui détermine le montant, comme, là, ici, pour la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, on parle de 0,01 \$ du litre, ce qui porterait la taxe à 0,192 \$, ou si les élus pourraient... ça pourrait être 0,02 \$, ça pourrait être 0,03 \$? Comme à Montréal, c'est 0,03 \$ maintenant. Est-ce que le ministère, le gouvernement contrôle, justement, ce tarif-là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Ce n'est pas dans la loi, c'est la décision gouvernementale du ministère des Finances. Mais j'ai bien indiqué dans le budget que, comme intention gouvernementale, c'était un maximum de 0,015 \$ sur les territoires. Alors, moi, je n'aurais pas laissé ce gouvernement-ci... ce ministre des Finances ci n'aurait pas l'intention d'approuver plus que 0,015 \$ sur les territoires désignés. Dans le cas de la Gaspésie, pourquoi 0,01 \$? Parce qu'ils ont demandé 0,015 \$, de mémoire, là, mais, quand on regardait leurs besoins financiers dans leur budget, dans leur pro forma, leurs estimés budgétaires, les estimés de l'Agence du revenu et du ministère des Finances ont démontré que 0,01 \$ ramassait les dollars nécessaires pour les besoins financiers. Donc, nous avons décidé 0,01 \$. Mais, dans le plan budgétaire, nous avions indiqué que ça serait maximum 0,015 \$. Est-ce que, Me Forget, il y a une limite qui est mise dans la loi?

Une voix: Pour la Gaspésie, on a mis 0,01 \$.

M. Bachand (Outremont): Pour la Gaspésie, on met 0,01 \$ dans ce cas-ci. On met 0,01 \$ pour la Gaspésie parce que, la loi, ici, on fait deux choses. On met en place le BI, le bulletin d'information du ministère des Finances sur la tarification. Mais, s'il y avait un nouveau territoire, il n'y a pas théoriquement de limite, sauf celle qui est indiquée par le ministre des Finances dans le budget..

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski... Excusez.

M. Bachand (Outremont): ...et qui se retrouverait dans la prochaine décision du ministère des Finances pour un territoire comme, disons, Saguenay, Chicoutimi. Et là il faudrait amender dans la loi du revenu, lors de l'omnibus revenu... inclure cette disposition-là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça veut dire, si je comprends bien, si on revient à l'article 52, qui a déjà été adopté, là, on spécifie 0,03 \$ pour Montréal, 0,01 \$ pour Gaspésie les Îles-de-la-Madeleine, et puis, si Chicoutimi demandait 0,01 \$, ils seraient quand même soumis à l'approbation du ministre, puis, deuxièmement, il faudrait modifier l'article 2 de la loi sur la taxe sur les carburants. C'est ça?

M. Bachand (Outremont): Vous avez tout à fait raison, M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): C'est beau.

M. Bachand (Outremont): C'est la façon de procéder.

M. Pelletier (Rimouski): Merci.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Vachon, à vous la parole.

Mme Ouellet: Lorsque vous changez, là, dans le texte — ça c'est la loi sur la taxe sur les carburants, là — «le territoire [spécifique] de l'Agence métropolitaine de transport par «tout territoire» — dans le fond, c'est une latitude que tout territoire puisse être visé par cette loi-là — vous nous dites que vous exigez des conditions essentielles qu'il y ait unanimité du territoire visé qui vous fasse une demande. Ces exigences-là sont où? C'est où, on retrouve ça?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Elles ne sont pas dans le texte de loi. C'est dans... Ce n'est pas l'unanimité d'ailleurs, c'est consensus. À la CMM, ça s'est adonné effectivement que c'était unanime, les 82 municipalités. Mais, s'il y en avait eu 80 sur 82, on aurait peut-être procédé quand même. C'est plus dans les orientations budgétaires et dans les discours du budget que ça se trouve. Ce n'est pas une obligation légale qui est imposée. C'est la politique du gouvernement de dire que nous, on veut que les élus du territoire se prononcent. Il y a certains élus à travers le Québec qui disent: Faites-les donc tout seul. Théoriquement, le gouvernement, le ministre des Finances a droit de monter la taxe sur l'essence partout au Québec et il a le droit de le redonner pour le transport en commun, s'il le voulait. Mais nous, on a dit que ça serait vraiment... cette surcharge, elle serait à la demande des élus régionaux pour des fins de transport en commun. Alors, c'est plus une décision gouvernementale, un processus gouvernemental. Un autre gouvernement pourrait en décider autrement.

Ça ressemble un peu, et là je veux faire attention, c'est juridiquement... mais ce qu'on appelle la taxe hôtelière pour le tourisme, qui... Il y a peut-être un principe dans la loi, là, les juristes pourront me le dire. Mais, pour qu'une région décide qu'elle fait une taxe en pourcentage ou une taxe de 2 \$, ou 3 \$ la nuitée, il y a une consultation qui se fait auprès des hôteliers de la région et en nombre de chambres, et en nombre d'hôteliers. Et, s'il y a un consensus, entre guillemets, les ministères du Revenu, des Finances et du Tourisme mettent en place cette taxe hôtelière qui varie de région en région. Puis il y a des régions du Québec qui ne l'ont mise en place qu'il y a trois ans — je pense que c'est la Côte-Nord, de mémoire — parce qu'il n'y avait pas de consensus jusqu'à de moment-là. Puis, à un moment donné, ils ont décidé qu'ils en avaient besoin pour financer leur publicité touristique, ils l'ont mise en place. Surtout que c'est payé par des touristes dans ce cas-là. Alors, c'est un peu le même principe ici. Il faut que les élus régionaux... Mais c'est une intention gouvernementale, ce n'est pas dans la loi.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

● (10 h 20) ●

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Dans le cas des hôtelleries, vous avez dit: Peut-être que ça pourrait être précisé par les juristes, mais est-ce qu'effectivement ce principe-là, de consultation et de demande de la région est enchâssé dans la loi?

M. Bachand (Outremont): J'essaie de me souvenir et je ne suis pas sûr.

Mme Ouellet: Parce que, moi, je me demande: Étant donné qu'on fait quand même des changements importants, qu'on ouvre à tous les territoires, pourquoi est-ce qu'on ne le mettrait pas, ce principe-là, dans la loi, que c'est sur recommandation du territoire visé de façon consensuelle, là?

M. Bachand (Outremont): Je vous répondrais probablement: Parce que le gouvernement a le droit de le faire unilatéralement. Non, mais les ministères des Finances, tous gouvernements confondus, depuis 20 ans, ont le droit de mettre en place sur un territoire une taxe, et ce pouvoir de taxation, il est, je vous dirais, presque absolu et sujet à l'approbation de l'Assemblée nationale, bien sûr. Alors, de mettre une contrainte à une taxe sur l'essence à un ministre des Finances qui voudrait le faire sur un territoire donné, je ne suis pas sûr même qu'on pourrait le faire.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. Je ne crois que ça enlèverait le pouvoir au ministre des Finances de pouvoir taxer comme bon lui semble, mais ça indiquerait que, dans le cas où c'est une taxe comme ce qu'on vise, sur le carburant, vers... qu'à ce moment-là le ministre va... puis ce n'est pas exclusivement sur recommandation, mais d'indiquer la démarche au niveau de la région, qu'elle doit faire une recommandation consensuelle tant sur le territoire que sur le montant de la taxe. Parce que, de toute façon, ce qu'on mettait avant, on mettait des territoires très spécifiques. On aurait pu procéder de deux façons ou de rajouter au fur et à mesure les territoires très spécifiques où il y a des demandes. Là, on l'a mis large en laissant de la marge de manoeuvre. Mais vous me dites que, par ailleurs, vous allez exiger des conditions essentielles qui seront un consensus. Pourquoi, à ce moment-là, on ne l'inscrit pas que les municipalités des territoires qui souhaitent avoir recours à cette taxe-là devront faire une demande consensuelle, incluant le territoire et le montant du 0,01 \$ le litre qu'ils veulent avoir? Ça n'empêche pas le ministre des Finances, par ailleurs, de faire toute taxe qu'il souhaite, mais ça indique... Ça encadre un peu au lieu de laisser ça très, très, très ouvert, «[tout] territoire visé». Moi, je pense que ça serait important d'indiquer la façon de procéder.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, merci, Mme la Présidente. Bien, je vous répondrais deux choses, premièrement, que les processus budgétaires sont des processus de larges consultations, mais qui ne sont pas... Les processus budgétaires ne sont pas légiférés et encadrés dans les corps législatifs pour chacune des dispositions de fiscalité qui existent au Québec. Que, deuxièmement, rien n'empêcherait... là, vous viendriez empêcher un futur gouvernement de décider que, pour financer un transport en commun particulier dans une région particulière, il pourrait décider d'imposer une taxe sur un territoire puis que les automobilistes le paient. Et là vous viendriez bloquer ce pouvoir-là, en disant: Il faut consulter les gens de la région.

Nous, notre politique, nous, comme gouvernement, c'est de consulter, mais, de là à inscrire dans les textes législatifs des choses assez complexes d'ailleurs de consultations... Parce que même les... qui sont les élus, quelle majorité vous voulez.

C'est une majorité de municipalités, c'est une majorité de... dans des doubles majorités, une majorité de municipalités représentant la majorité des citoyens, non, deux tiers, non, trois quarts, non, c'est quoi, le consensus? Quel est le territoire? On sait que la CMM, par exemple, Saint-Jérôme n'est pas dans le territoire de la CMM, mais elle est dans le territoire de l'AMT et volontairement elle accepte de rentrer là-dedans parce qu'elle veut le service... et de le faire. Alors, juridiquement, on essaie de garder les lois un peu plus simples.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. Je comprends, mais je crois qu'on n'empêche pas du tout le gouvernement de pouvoir légiférer. Puis ce n'est pas du tout l'objet, là. Je pense qu'il y a moyen de faire un libellé qui dit qu'un territoire... ou des municipalités d'un territoire qui souhaitent avoir un territoire visé doivent faire une demande inscrivant le territoire, inscrivant le 0,01 \$ du... le taux demandé ou le 0,01 \$ du litre demandé et que ça doit être consensuel. Et après ça, pour les détails, là, quand vous me parlez de territoire, etc., je comprends, mais, de toute façon, ça se fait. Actuellement, ça se fait, parce que vous me dites que vous faites des consultations et que vous dites que vous avez des exigences de conditions essentielles, donc, vous l'appliquez déjà. Je pense que ce genre de détail là n'a pas à être dans la loi. Je pense que ça, ça reste dans l'application. Et je pense que, dans la loi, on pourrait tout à fait inscrire que des municipalités sur un territoire qui souhaitent avoir accès à cette taxe-là devront déposer une demande indiquant le territoire, indiquant la majoration souhaitée et que cette demande-là doit être consensuelle, ce qui n'exclut aucunement le fait qu'unilatéralement le gouvernement pourrait... malgré que, dans des cas comme ceux-là, ça ne serait peut-être pas nécessairement une bonne idée, mais pourrait unilatéralement imposer des taxes différenciées pour des territoires.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, je vous dirais, Mme la députée de Vachon, que, si on voulait mettre le mot «consensuel» dans une loi, sans vouloir jouer au juriste et parler pour les juristes du Comité de législation, c'est qu'ils refuseraient qu'on le mette. Ils nous diraient: Dites ce que ça veut dire «consensuel». Parce que, «consensuel», c'est un mot qui, comme on le voit sur d'autres questions aujourd'hui, est sujet à beaucoup d'interprétation. Le mot «consensuel» est un mot politique mais pas un mot juridique. Alors, ils diraient: Non, qu'est-ce que vous voulez dire par «consensuel»? Et on s'embarquerait dans un corpus législatif très complexe.

En tout cas, nous, comme gouvernement, on travaille en harmonie avec les régions. On le fait, on n'est pas obligés de le légiférer, et ça fonctionne bien, il n'y a pas de problème. À un moment donné, il ne faut pas non plus se créer des problèmes là où il n'en existe pas. Ça existait pour le territoire de la CMM. Au dernier budget, on l'a... parce que la CMM est venue... avec une résolution unanime, d'ailleurs... J'ai élargi cette notion à la CMM et à Québec. Et j'ai indiqué verbalement que, si d'autres régions au Québec, d'autres territoires de transport en commun voulaient faire la même demande mais aux conditions que ça vienne d'eux et d'elles... Alors, nous l'avons fait, puis il y a une région qui s'est prise en main et qui a décidé de le faire. Alors, je pense qu'il faut essayer de ne pas complexifier l'ensemble des textes de loi, non plus. En tout cas, c'est notre politique. Vous pouvez en avoir une différente, je respecte ça, mais...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. Je comprends que, dans une loi puis quand ça va bien... Mais, justement, quand on fait les lois, c'est pour s'assurer que ça continue à aller bien. C'est comme des ententes. Si tout allait toujours bien, on n'aurait pas besoin de faire de contrats signés, on n'aurait pas besoin de faire d'ententes. C'est parce qu'on prévoit que, des fois, ça ne sera pas le cas.

Et, quand vous dites que le mot «consensuel» n'a pas été utilisé — les juristes ne seraient pas d'accord — dans une loi, nous avons fait une vérification rapide, on n'a pas validé toutes les lois, mais la Loi sur le transfert de valeurs mobilières et l'obtention de titres intermédiés, je ne pourrais pas vous donner le contenu de cette loi, ne l'ayant pas étudiée, mais ils disent, à l'article 6, que l'acquisition de droits sur une valeur mobilière... «que l'acte soit de nature consensuelle». Donc, je crois que le mot «consensuel» a déjà été utilisé. Si vous pensez que nous devons le définir parce que ce n'est pas clair puis qu'on peut lui faire dire n'importe quoi, bien c'est justement l'objet. Si vous dites qu'on peut lui faire dire n'importe quoi, mais que vous exigez des conditions essentielles qu'il y ait un consensus mais qu'après ça on peut faire dire au consensus n'importe quoi, justement, voilà l'intérêt d'une loi, de préciser comment on fonctionnera. Je pense qu'on peut essayer de le définir ici, ce n'est pas tellement compliqué. Je pense qu'une des solutions, ça pourrait être de dire... Et tant mieux si c'est plus qu'une majorité, mais ça serait d'un minimum d'une majorité des municipalités visées par le territoire.

Et, de toute façon, ces demandes-là que font les municipalités sont des recommandations qu'elles font au ministre, et le ministre a toujours tout le pouvoir d'accepter ou de refuser les recommandations faites par les territoires. Donc, ça laisse quand même de la latitude au ministre, s'il y a une problématique particulière dans un cas, que c'est une majorité très serrée puis qu'il y a des problématiques, de ne pas être obligé d'accepter. Mais quand même ça indique un processus aux municipalités concernées par le territoire. Et, étant donné que, là, en changeant cet article-là, nous ouvrons très large, moi, je crois qu'il serait souhaitable que nous puissions indiquer l'intention que vous avez, qui est d'exiger, puis qu'il y ait des conditions essentielles, et que ce soit consensuel. On peut traduire «consensuel» par «une majorité de municipalités touchées par les territoires» qu'ils déposeront. Et je crois que ça indique aux municipalités une façon de faire qui est inscrite dans la loi et qui ne changera pas au gré du moment et de l'humeur.

● (10 h 30) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, Mme la Présidente. Premièrement, je pense, dans l'exemple de «consensuel» que ma collègue a donné, puis j'ai dit que je ne jouerais pas au juriste, mais, juste à l'oeil, on parle de consensuel au sens du Code civil, d'un contrat entre deux parties, donc, au fond, d'un consentement qui est donné entre deux parties. On ne parle pas, au sens politique du terme, d'une collectivité. Alors, il y a quand même une nuance entre les deux.

Et, deuxièmement, je pense que... je respecte ce que la collègue dit, je ne suis pas d'accord avec elle. Il n'y a pas de problème. Je pense que les municipalités et les régions du Québec ont très bien compris l'intention du gouvernement, qu'ils doivent bâtir le consensus et presque... chez eux. De toute façon, il y a une façon que ça soit clair pour les citoyens que la décision d'aller chercher cet argent est politiquement prise par les élus de la région et non pas par le gouvernement du Québec. Ils l'ont très bien compris. On n'a pas de problème. Tout le monde a compris au Québec. Personne n'exige que ça soit mis dans un texte de loi. Je comprends que vous le vouliez, mais moi, je ne serais pas d'accord parce que ça vient compliquer des choses qui deviendraient très complexes à définir, et on ne peut pas imaginer chaque cas de situation, hein. Puis il n'y a pas de problème. Comme ils disent en anglais, hein, «when it ain't broke, don't fix it», quand ce n'est pas brisé, pas besoin de le réparer. Il n'y a pas vraiment de problème sur le territoire du Québec. Le message politique que ça doit être un consensus est très clair.

Les élus régionaux, certains m'ont approché en disant: Bien, faites-le donc pour nous. J'ai toujours dit non. Ils savent très bien ce qu'ils ont à faire. La Gaspésie l'a fait, chapeau à la Gaspésie! C'est leur décision, ils le font de façon unanime. D'autre régions y réfléchissent, ils ne sont pas capables nécessairement de bâtir ce consensus-là. Parce que ça prend un peu de courage, pour un élu, de dire: Je vais mettre une taxe sur l'essence de 0,01 \$ de plus dans son territoire.

Et je salue les élus de la Gaspésie qui ont pris cette décision et qui l'ont bâti, le consensus, chez eux, puis qu'il y a les résolutions de la CRE, des préfets, des municipalités. Chapeau à eux! On travaille dans l'harmonie. Ils l'ont fait. Je respecte ma partie, moi, de l'engagement politique qu'on avait pris, c'est qu'on était prêts à le faire si les élus le faisaient. De là à définir ce qu'est un consensus, ultimement ça demeurera une décision politique. Et on est satisfaits que les citoyens du territoire concerné comprennent très bien que ce sont les élus du territoire qui, politiquement, ont décidé ça et non pas dans la division, mais dans une certaine harmonie, et ça fonctionne bien. Alors, pour ces raisons, je ne suis malheureusement pas d'accord avec ma collègue de Vachon.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Justement, s'ils comprennent bien que... si ça fonctionne bien, pourquoi, à ce moment-là, ne pas l'inscrire dans la loi puisque ça se fait déjà comme ça, pour s'assurer, à ce moment-là, que l'application ne dépendra pas de l'humeur du moment, ne dépendra pas des circonstances? Et ça n'empêche aucun pouvoir du ministre des Finances puisque ça sera sur recommandation, donc une recommandation n'est pas nécessairement automatiquement acceptée. Mais ça indiquera un certain suivi, ça indiquera la façon de faire, et je pense que ça clarifie les choses.

Parce que, là, vous nous demandez quand même, à cet article-là, d'élargir de façon très large l'application de la majoration de la taxe sur l'essence en mettant n'importe quel territoire visé avec aucun encadrement, alors qu'initialement, dans la loi, le territoire était très précis, c'était le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Et vous avez fait le choix, au lieu d'énumérer les territoires un après l'autre, ce qui aurait pu être une façon de faire, de modifier la loi à chaque fois qu'un nouveau territoire s'ajoute. Vous avez fait le choix de mettre ça très large. Mais, une fois qu'on met ça très large, je pense qu'il est important qu'on indique comment ces territoires-là seront définis et comment ils seront déposés.

Donc, je pense qu'on pourrait travailler certainement ensemble un amendement qui permettrait de baliser et de mettre sur papier ce qui est en pratique actuellement. Il ne devrait donc pas y avoir de problème, il ne devrait y avoir... Ça ne va pas à l'encontre de la façon dont vous travaillez actuellement, nous ne faisons que clarifier les intentions qui sont énoncées. Parce que des intentions peuvent changer du jour au lendemain, alors que, dans la loi, ça ne change pas. Et, si c'est effectivement la pratique, il n'y aura, comme vous dites, aucune opposition, les gens vont être d'accord avec ça puisque c'est la pratique et que ça fonctionne bien.

Donc, pourquoi ne pas écrire le système qui fonctionne bien dans la loi pour s'assurer qu'il ne changera pas du jour au lendemain en fonction de l'humeur? C'est ça, l'avantage d'une loi. Lorsque ce n'est pas écrit dans la loi, à ce moment-là, on peut faire n'importe quoi. Mais, même si vous avez énoncé des intentions, il vous est déjà arrivé, dans le passé, d'en changer, d'intentions. Donc, en l'inscrivant dans la loi, je pense qu'on s'évite ce volet-là, on précise aux gens que l'intention que vous avez énoncée de la façon de fonctionner, ça devient la façon officielle de fonctionner, qui n'est pas seulement qu'une intention, mais qui est la façon officielle écrite dans la loi.

Et, sur la question du consensus, moi, je pense que la proposition que je vous fais de dire que c'est... qui serait recommandée par une majorité des municipalités visées par le territoire donne une définition, je vous dirais, minimum du consensus. C'est clair que, si la majorité n'est pas d'accord, c'est clair qu'on n'a pas de consensus. Après ça, ça laisse la liberté au ministre, étant donné que c'est une recommandation et que ce n'est pas une autorisation automatique, de juger de la solidité du consensus, mais on met la barre minimum: en bas d'une majorité, c'est clair que ce n'est pas acceptable.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Rimouski, à vous la parole.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. On parle de consensus. Justement, on regardait un petit peu les documents des gens de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, là, en appui à cette demande de majoration de la taxe. On a le document de la résolution de la municipalité régionale de comté de La Côte-de-Gaspé. Ça, ça inclut évidemment Gaspé, ça inclut aussi Murdochville. Puis Murdochville, si vous savez où c'est situé, là, c'est sur la route qui fait Anse-Pleureuse à Gaspé. C'est une route de près de 200 kilomètres, où Murdochville est située à peu près dans le milieu mais plus vers Gaspé. Pour nous, c'est intéressant parce que c'est un bon raccourci lorsqu'on va de Rimouski à Gaspé, c'est un très bon raccourci. Mais il y a une route, là, à l'exception peut-être des routes municipales, là, des routes de gravier, et tout ça, là, il y a une route asphaltée qui passe par Murdochville, puis pas de métro, rien, là.

Et puis, dans la recommandation de La Côte-de-Gaspé, on disait, après beaucoup de considérants louant les services du réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine... Il semblerait que c'est assez unanime, l'importance de ce réseau de transport là. Mais, dans cette MRC là, on disait: «...le conseil de la MRC de La Côte-de-Gaspé appuie le projet de restructuration et de financement pour une taxe sur l'essence du [réseau de transport], tel que présenté dans le mémoire à cet effet par la [CRE] mais à condition que la ville de Murdochville soit desservie par le service.»

Est-ce que le ministère va s'assurer que cette condition-là soit remplie ou si on accorde la demande puis on leur dit: Bien, arrangez-vous avec vos gens, là, dans votre région? Parce que, si le réseau de transport... Si je comprends, ici, là, si le réseau de transport ne dessert par Murdochville — puis d'entrée de jeu je vous ai dit qu'est-ce que c'est, là, de desservir Murdochville, là — est-ce qu'on accorde quand même la 0,01 \$ puis on laisse les gens se débrouiller ou si on dit: Bien, non, réglez ce problème-là avant pour qu'il y ait un consensus complet?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Entre consensus et unanimité, voilà où on rentre dans les définitions. Ce seront les élus régionaux qui gèrent le système de transport en commun régional de prendre la décision. Ils ont fait un budget, ils ont... la CRE nous a soumis des résolutions. Il y a un large consensus, en Gaspésie, pour faire ça. Nous donnons suite à leur large consensus. Et c'est eux qui gèrent leur réseau de transport en commun. Alors, c'est une très bonne question que vous pourriez poser et que les citoyens régionaux pourront poser à leurs élus régionaux.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

● (10 h 40) ●

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Ça, cette lettre-là de transmission de la résolution, c'est du 20 décembre 2011. C'est en préparation... J'imagine, le projet de loi était en préparation à ce moment-là. Est-ce que le ministre était au courant de cette condition-là? Puis est-ce qu'il y a eu des échanges entre le ministère et la municipalité régionale de comté ou de la CRE Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine, à ce sujet-là, pour s'enquérir si justement les gens de Gaspésie—Les Îles vont faire leur possible pour respecter cette condition-là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, en consultations prébudgétaires, il y a eu des rencontres avec les élus régionaux et la CRE et qui doivent... qui nous ont fait part d'un large consensus qui existait — la plupart des résolutions dont je vous ai transmis copie — et c'est à eux à gérer les cas particuliers sur leur territoire. Ce n'est pas nous qui allons faire la microgestion sur le territoire.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Mais ça, ça ne vient pas du budget, ça vient d'un bulletin d'information du 18 février 2012. Est-ce qu'à ce moment-là ce bulletin d'information là résulte de la même consultation prébudgétaire avec les mêmes gens ou si c'est d'autres gens qui se sont occupés à préparer ce bulletin d'information là? Parce qu'à ce moment-là les discussions avec les gens de la municipalité régionale de comté de La Côte-de-Gaspé, ça aurait pu être d'autres rencontres, d'autres discussions que les discussions budgétaires que le ministre a sûrement présidées.

M. Bachand (Outremont): Non, ce sont les mêmes discussions qui techniquement ont mené d'abord au BI puis ensuite aux éléments qu'on mentionnait dans le budget.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça va. Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon, à vous la parole.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Pendant qu'on est sur cet article-là, j'aimerais comprendre, que vous nous expliquiez... Parce que, très clairement, là, les moteurs d'avions — j'imagine, ça, c'est les avions, là — sont exclus? J'aimerais ça que vous nous expliquiez pourquoi.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Me Forget...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a consentement?

Une voix: Consentement.

M. Pelletier (Rimouski): Pour Me Forget, Mme la...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget. Oui?

M. Pelletier (Rimouski): ...c'est un consentement permanent pour la journée.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Alors, le consentement est accordé. Me Forget, à vous la parole.

Mme Forget (Johanne): Johanne Forget. Ici, on ne vise pas les avions. Le 0,03 \$ du litre, ça ne... Effectivement, là, on exclut les aéronefs. Ici, là, à l'article 17.1, on parle de la majoration, donc le 0,03 \$ pour Montréal et le 0,01 \$ pour Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Alors, ce n'est pas du tout visé par la disposition.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. C'est ce que je disais. La disposition vise à exclure les avions de la taxe. Pourquoi? Pourquoi ce choix-là, que les aéronefs... J'imagine, «aéronefs», c'est des avions, là. Est-ce que ça inclut autres choses que des avions? Juste peut-être me le préciser. Et pourquoi les avions sont-ils exclus de cette taxe-là plus que les autobus, plus que les locomotives qui pourraient fonctionner au mazout ou au diesel? Pourquoi les aéronefs?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget.

Mme Forget (Johanne): Les aéronefs, on parle d'avions. C'est la politique fiscale qui résulte du début, hein, du début de la taxe concernant les carburants. C'est une décision de politique fiscale qui... de l'origine. On parle des autobus, on parle du transport en commun, il y a différentes dispositions spécifiques dans la loi qui prévoient ces cas-là aussi, là. Alors, je ne veux pas faire une règle générale. Ici, on exclut les avions; ça a toujours été le cas.

Et je voudrais peut-être revenir... parce que le ministre le mentionnait la semaine dernière, quand on est dans la Loi concernant la taxe sur les carburants, c'est une charge de «charging», hein, on détermine une taxe. La taxe, elle est déterminée à l'article 2, et, à l'article 1, ce qu'on est venus faire, c'est qu'on est venus définir «territoire visé par une majoration de la taxe». À l'article 51 du projet de loi, qu'on a adopté la semaine dernière, on a une définition, mais, à l'intérieur de la définition, on prend le soin de venir mentionner chacun des territoires visés. Alors, ce n'est pas aléatoire, là, quand on parle d'un «territoire visé par une majoration de la taxe», ils sont définis à l'article 1 de la loi, sous «territoire visé par une majoration de la taxe».

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Non, je comprends que c'est probablement du début, là, du 0,03 \$ qu'ils ont exclu les aéronefs. J'aimerais comprendre pourquoi, quelle a été, à l'époque... Parce que ça ne veut pas dire, parce qu'une décision a été prise à un moment donné, qu'on ne peut plus ni requestionner ni comprendre pourquoi la décision a été prise dans ce sens-là. Donc, j'aimerais comprendre pourquoi, à l'époque... et, à ce moment-là, être apte à juger si c'est toujours bon aujourd'hui, pourquoi, à l'époque, on a jugé bon d'exclure les aéronefs des taxes locales, je dirais, là, de territoires visés, sur l'essence. On a dit: Oui, on exclut les aéronefs, et là on vise les avions, alors qu'on sait, là, qu'en termes de consommation, c'est quand même des consommations, dans certains cas, qui peuvent être importantes. Moi, je sais qu'au niveau des impacts environnementaux ils sont importants, mais, au niveau, par exemple, des autobus, qui est du transport en commun qu'on veut faciliter, on ne l'exclut pas. Donc, j'essaie de comprendre pourquoi on exclut les aéronefs en particulier. Est-ce qu'il y a une raison technique? Est-ce que c'est une raison économique? Est-ce que c'est un privilège? Pourquoi est-ce qu'on exclut les aéronefs?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. La députée de Vachon me surprendra toujours. On remonte à 1995, une époque où je n'étais pas là. Et le gros bon sens, Mme la Présidente, c'est qu'on est ici dans une mesure pour que les automobilistes participent à l'effort de transport en commun. C'est tout le débat de société: automobilistes, transport en commun. Donc, la taxe s'applique aux automobilistes, qui doivent contribuer, parce que, sur leur territoire, on essaie parfois aussi de substituer le transport en auto par le transport en commun. Voilà la finalité ultime du financement du transport en commun. Je ne pense pas que les avions sont dans ce phénomène de substitution.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Mais est-ce qu'il y a des gens au ministère qui se rappellent à l'époque... Parce que, là, c'est des aéronefs, mais j'imagine que, lorsqu'on parle de trains, dans certains cas il y a aussi consommation de combustible. Est-ce que les trains sont soumis aussi à cette taxe-là s'ils doivent s'approvisionner sur les territoires visés? On me fait signe que non, là, mais j'aimerais peut-être avoir la réponse...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget, à vous la parole.

Mme Ouellet: ...enregistrée. Un «non» de la tête, là...

M. Bachand (Outremont): Me Forget.

Mme Forget (Johanne): En fait, on parle d'essence, hein? Quand on parle d'aéronef, on ne parlera pas nécessairement de... on va parler de mazout. On parle d'autobus, on peut parler de diesel; les trains, la même chose. Ici, la politique fiscale a été déterminée, a été modulée à partir de l'essence, et tout porte sur ces notions-là. Alors, il ne faudrait pas mêler, non plus...

Comme je mentionnais tout à l'heure, pour les autobus, il y a des exemptions. Alors, la loi prévoit différentes exemptions pour différents types de véhicules, Mais, à la base même, les articles qui nous concernent présentement, on parle d'essence. Donc, on a exclu pour des raisons de politique fiscale, probablement des raisons économiques, les avions. S'il y a des avions qui roulent à l'essence... peut-être des très petits avions, je ne sais pas.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Est-ce que je comprends que, lorsque vous dites «essence», ça exclut le diesel?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget.

Mme Forget (Johanne): Il y a des dispositions particulières pour les autres types d'essence. On les a à l'article 2, les listes d'essences qui sont sujettes à la taxe.

Mme Ouellet: À la taxe de vente ou à la taxe majorée pour les territoires visés? Là, il faut que vous compreniez que, nous, on ne connaît pas la loi, là, sur le bout de nos doigts, là. Ça fait que je pense que c'est important que vous nous expliquiez... Parce que, là, vous me dites qu'on vise l'essence, qu'on ne vise pas le mazout, qu'on ne vise pas le kérosène, qu'on ne vise pas le diesel.

Est-ce que je comprends que, dans les taxes majorées... Là, on parle du 0,03 \$ puis du 0,01 \$, là. Actuellement, on a juste ces deux-là, là. Est-ce que je comprends, par vos propos, que le diesel... le 0,03 \$ ne peut pas s'appliquer sur le diesel et le 0,01 \$ ne peut pas non plus s'appliquer sur le diesel? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget.

Mme Forget (Johanne): La majoration ne s'applique que sur l'essence, qui ne comprend pas le mazout.

M. Pelletier (Rimouski): Le diesel?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski. Non?

Mme Ouellet: Nous on pose une question sur le diesel. Et, dans le vocabulaire, c'est les gens qui connaissent la loi, qui doivent nous confirmer est-ce que le mot «diesel», est-ce qu'il est inclus dans leur définition du mot «essence». Et donc, la question que je pose: Est-ce que le 0,03 \$ s'appliquerait aussi pour des automobilistes qui feraient le plein de diesel? Est-ce que le 0,03 \$ s'applique, et le 0,01 \$?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Forget.

Mme Forget (Johanne): Oui.

M. Bachand (Outremont): Avec votre permission, peut-être que maître...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Oui. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): On m'indique que Me Santerre, qui est ici, était là lors de la rédaction de la loi originale, en 1995, il pourrait donc éclairer les membres de cette commission.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

● (10 h 50) ●

M. Santerre (André J.): André Santerre, Revenu Québec.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): À vous la parole.

M. Santerre (André J.): Oui. Alors, à l'origine, il y a eu un choix qui a été fait de ne pas intégrer le mazout à la majoration, pour une simple raison, c'est que le Québec fait partie de ce qu'on appelle le programme international IFTA. C'est un programme par lequel l'ensemble des camionneurs qui roulent dans différentes juridictions, dont le Québec, font une remise de taxe dans leur juridiction d'attache, et c'est à la juridiction d'attache de répartir la taxe selon la quantité de carburant consommée dans chaque juridiction. Et, du fait de ces règles-là, il était préférable de ne pas intégrer en même temps une hausse de... une majoration. Pour fins du calcul des rapports IFTA, ça aurait amené une difficulté additionnelle, de sorte qu'il faut... il était préférable d'utiliser le taux régulier de l'époque.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Donc, ce que je comprends de ce que vous nous dites, c'est qu'à l'époque vous n'avez pas inclus le mazout. Et est-ce que je dois en déduire que... Parce que vous me parlez de camions, que les camions roulent au mazout. Et, quand vous dites «mazout», est-ce que ça inclut le diesel? Donc, ma question précise: Est-ce que le 0,03 \$ de majoration s'applique au diesel et donc en particulier... oui, aux camions qui fonctionnent au diesel, mais aussi aux automobiles? Parce qu'il y a des automobiles qui fonctionnent au diesel. Est-ce qu'il s'applique, oui ou non, en fonction de...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Alors, c'est uniquement à l'égard de l'essence. Le carburant diesel, mazout, utilisé, par exemple, principalement dans les camions de transport, les autobus et pour certains véhicules automobiles de particuliers... le diesel est exclu spécifiquement de la majoration.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Et, comme le ministre nous a bien précisé que vous étiez là en 1995, vous allez donc pouvoir peut-être éclairer mes lanternes. Donc, lorsqu'on dit qu'on exclut de la majoration les aéronefs, qui, en général, ne s'alimentent pas à l'essence, pourquoi est-ce qu'on a mis cette disposition-là? Est-ce qu'il y avait certains aéronefs qui s'alimentaient à partir d'essence et c'était la raison pour laquelle on les excluait?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci. Principalement, les avions à réaction roulent au «jet fuel», le kérosène, c'est un dérivé, c'est apparenté au diesel. Mais vous avez également des avions — généralement, des moteurs à pistons — qui fonctionnent à l'essence, essence à haut indice d'octane, de sorte que, comme ce n'était pas une utilisation qui est compatible avec le financement du transport en commun et l'utilisation des automobiles, c'était un choix de politique fiscale, à l'origine, de ne pas considérer l'utilisation de l'essence d'aviation, par simple question de pertinence.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Et, autre que les automobiles, est-ce qu'il y a d'autres véhicules qui fonctionnent à l'essence et qu'on n'aurait pas exclus?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Vous avez également, si ma mémoire est bonne, également les bateaux qui peuvent fonctionner à l'essence qui sont également exclus de l'application de la majoration. Je vérifie pour être certain.

(Consultation)

Mme Ouellet: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Oui. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: De ma lecture de l'article, là, j'ai l'impression que les bateaux sont inclus, parce qu'il disait «sauf celle contenue dans le réservoir de carburant installé comme équipement normal d'alimentation du moteur d'un véhicule automobile ou d'un bateau». Donc, ça veut dire qu'un bateau qui ferait le plein à une municipalité qui n'est pas sur le territoire visé et qui viendrait sur le territoire visé ne serait pas obligé de faire un rapport comme quoi il a fait un achat, mais ça laisse sous-entendre que peut-être que les bateaux sont aussi visés par la majoration. Ou, sinon, peut-être m'indiquer où l'exclusion est faite au niveau des bateaux parce que, moi, je vois juste l'aéronef.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Je crois que vous avez raison. Je parlais de mémoire. Effectivement, je crois que vous avez bien raison, les bateaux sont visés. Dans le fond, les marinas sont assimilées au même titre que les postes d'essence sur... D'ailleurs, c'est le même taux de taxe. En réalité, c'est la question du même... c'est le même taux de taxe qui s'applique, donc, de sorte qu'un utilisateur d'un canot à moteur qui achèterait du carburant va payer exactement le même taux de taxe qu'un automobiliste, de telle sorte qu'il n'y a pas eu d'exclusion.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Donc, je comprends que tout véhicule, que ce soit bateau, que ce soit quatre-roues, skidoo, auto, même camion qui consommerait de l'essence — s'il y en avait — autobus qui consomme de l'essence, sont tous visés par la majoration de 0,03 \$, sauf les avions... certains, là, quelques particuliers, qui consomment de l'essence.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Oui, exactement. Il faut aussi savoir que le taux de taxation pour l'essence d'aviation est de 0,03 \$ le litre seulement, de sorte qu'on n'a pas le même taux qu'à l'égard des carburants... du carburant destiné aux automobilistes pour la circulation sur les routes.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, Mme la Présidente. Puis, pendant qu'on est dans les types de véhicules, lorsqu'on parle d'un moteur d'un véhicule automobile, là, on parle de tout type de véhicule, que ce soit camion... c'est inclus dans la définition de «véhicule automobile» qu'on... camion, camionnette, même si... On parle de véhicules automobiles, ce n'est pas restrictif à un certain poids.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Mme la Présidente. Effectivement, on vise tout véhicule automobile sans distinction quant à la nature du véhicule, dans le contexte de l'essence.

M. Pelletier (Rimouski): En fait, on vise l'essence.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): On vise l'essence, peu importe par quel véhicule elle est utilisée, là.

Mme Ouellet: Sauf les aéronefs.

M. Pelletier (Rimouski): Sauf les aéronefs, oui. Parce que, si je comprends bien, là, Mme la Présidente, la 0,01 \$ d'essence, là, la 0,01 \$ en Gaspésie ou le 0,03 \$ à Montréal est payé par l'utilisateur, l'utilisateur étant le distributeur, là, le poste d'essence, si vous voulez, qui achète l'essence d'un grossiste pour remplir ses tanks, c'est lui qui est responsable de remettre... de payer la taxe puis de la récupérer de ses clients, là. C'est le détaillant finalement qui est responsable de la 0,01 \$. Alors, lui, il paie la 0,01 \$ puis, à ses tanks, là, si c'est un camion, une automobile, peu importe, c'est l'essence. La 0,01 \$ est payée sur l'essence.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Pelletier (Rimouski): Il n'y a pas de...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Excusez. Oui.

M. Santerre (André J.): Mme la Présidente. Effectivement, dans la mécanique de perception du régime de la taxe sur les carburants, vous allez avoir le grossiste lorsqu'il va livrer à un détaillant dans un territoire où il y a une majoration, le grossiste va percevoir du détaillant cette majoration de taxe, il va en faire la remise au ministre du Revenu. Ensuite, le détaillant, il va ajuster son prix en conséquence et va percevoir la majoration du consommateur.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Justement, la question qu'on se pose: Comment on peut exclure un aéronef qui fonctionne à l'essence? Parce que l'aéronef, il va chercher son essence à quelque part.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Au niveau des aéronefs, évidemment c'est au niveau des pompes à essence qui sont situées généralement dans les aérodromes, les aéroports. Et fondamentalement l'exclusion

était plutôt un choix de nature de politique fiscale puisqu'on avait un taux de taxe moindre et que, de toute façon, l'aviation n'est pas dans la même orientation que la circulation automobile, le transport en commun pour lequel le choix a été fait que la taxe soit principalement visée... visait principalement les usagers du circuit routier.

M. Pelletier (Rimouski): ...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça veut dire que, si je vais à Montréal par exemple, sur la rue Sainte-Catherine, là, puis il y a un poste d'essence... C'est rare qu'un bateau ou un aéronef va s'alimenter là. Ça veut dire que, si je regarde le prix du bronze, par exemple, qui est de 1,32 \$ là, je peux m'attendre à aller dans un aéroport puis voir la tank d'essence puis il serait à 1,29 \$. Ça serait visible, la différence, là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Je ne pourrais pas vous commenter sur les pratiques du prix à l'égard du carburant d'aéronef parce que ce n'est pas le même type d'essence que vous allez retrouver dans un poste d'essence au coin de la rue. Le carburant d'aviation est quand même adapté aux moteurs des aéronefs.

M. Pelletier (Rimouski): Mais de l'essence, c'est de l'essence.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Pelletier (Rimouski): Il y a un peu de plomb, un peu moins de plomb, je ne sais pas?

● (11 heures) ●

M. Santerre (André J.): C'est effectivement de l'essence sur le plan chimique, cependant, où la composition va être différente parce qu'elle s'adresse à des moteurs conçus pour tourner à un plus haut niveau, les moteurs à plus haut indice d'octane, notamment.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. En fait, c'est... Est-ce qu'on peut... un camion, un camion d'essence, là, un distributeur... pas un distributeur, mais un grossiste peut aller, dans une même traite, par exemple, alimenter le poste d'essence du coin de la rue puis après ça continuer plus loin puis aller alimenter le poste d'essence à l'aéroport? Parce que, moi, je reviens à mon opinion de profane, là, quand je dis: De l'essence, c'est de l'essence. Parce que c'est sûr qu'au coin de la rue on a du bronze, puis on a de l'or, puis on a du sans plomb, puis avec plomb, puis il y a quand même aussi avec d'autres additifs, là, il y en a plusieurs sortes, là. Puis, moi, bien, j'ai l'impression que... Est-ce qu'à l'aéroport c'est une autre sorte qui ne peut pas être distribuée par le grossiste dans un poste d'essence du coin?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. De façon générale, la chose n'est peut-être pas impossible, mais vous avez généralement des fournisseurs qui se spécialisent dans ce type de carburants là. Et, comme on sait que les camions citernes comportent plusieurs compartiments, il n'est pas impossible que la chose puisse avoir lieu, mais là-dessus ça relève carrément des pratiques commerciales des entreprises.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Juste, ce que... Je crois comprendre que vous dites que ce n'est pas la même sorte d'essence, là, qui alimente les automobiles puis les aéronefs, mais est-ce qu'on doit comprendre de ce que vous dites qu'une station d'essence qui serait sur un aéroport, qui alimente un aéronef et donc qui n'est pas soumise aux 0,03 \$ de majoration ne pourrait pas vendre à des automobiles ou ne pourrait pas remplir un réservoir d'automobile? Est-ce que c'est dans les autres volets de fiscalité? Parce que vous dites: Ce n'est même pas le même taux de taxation, puis tout ça. Est-ce que c'est déjà géré, ce volet-là, que les stations d'essence... Puisqu'on sait bien qu'un avion n'ira pas s'alimenter, là, sur la rue, là, donc il va s'alimenter, là, sur le poste d'essence qui est sur l'aéroport. Mais est-ce qu'il y a des dispositions qui font en sorte que les automobiles ne peuvent pas s'alimenter à partir de ces postes d'essence là qui ont des niveaux de taxation différents?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Je crois que c'est simplement une question de configuration, parce qu'il est évident que les automobilistes ne pourront pas entrer sur le site d'un aéroport et aller dans la section où sont stationnés les avions pour aller s'alimenter en carburant.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: À ce que je comprends, c'est une pratique, mais ce n'est pas encadré. Donc, on sait qu'il y a, des fois, quand même certaines automobiles qui peuvent circuler sur ce... — moi, je l'ai déjà fait sur certains aéroports, là — qui peuvent circuler sur ces aéroports-là parce qu'elles doivent circuler entre la tour de contrôle et les différents bâtiments. Mais il n'y a pas de disposition qui exclut nommément, c'est juste une pratique. Et, de toute façon, comme c'est un nombre très restreint de véhicules, vous avez jugé que ce n'était pas nécessairement opportun d'encadrer ça et que c'était très, très limité. Donc, c'est pour ça qu'il n'y avait pas de lien qui pouvait se faire entre la vente d'essence sur un aérodrome et l'utilisation par les automobiles. C'est ce que je comprends.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Effectivement. Et, quant au reste des véhicules utilisés qui utiliseraient de l'essence, même dans le cas des opérations d'un aérodrome — véhicules automobiles, s'entend — la consommation... leur carburant serait au taux avec la majoration incluse.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Donc, vous me dites que, même les automobiles qui circulent sur l'aéroport, il y aurait une majoration même si elles s'alimentaient aux stations d'essence de l'aéroport, là. On ne peut pas faire la distinction, là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): C'est la même essence. Pour les véhicules automobiles, tous les usagers sur le territoire où une majoration s'applique sont visés par la même majoration. Ce qui est exclu nommément, c'est le moteur d'aéronef.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je comprends qu'en théorie, ce qui est exclu, c'est le moteur d'aéronef, mais, en pratique, si la même station d'essence peut alimenter tant l'aéronef que l'automobile, à ce moment-là les automobiles qui circulent sur ce territoire-là pourraient, en pratique, aller s'alimenter à cette station d'essence là qui est sur l'aérodrome.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Normalement, vous n'auriez pas le même type d'essence, de sorte que les pompes qui servent à alimenter les moteurs de véhicule automobile sur un aérodrome devraient contenir une essence pour laquelle la majoration a été payée.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: O.K. Parfait. Donc, on a l'explication technique, c'est que ce n'est pas le même type d'essence. Donc, l'essence qui alimente les aéronefs n'est pas la même essence qui alimente les automobiles, donc ça s'exclut automatiquement. Donc, pour moi, c'est parfait, ça clarifie. C'est ce qu'on cherchait à comprendre. Merci.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): J'aurais peut-être deux petits points. D'abord, tout à l'heure, quand j'ai parlé des sortes d'essences, là, c'est surtout l'indice d'octane qui différencie les sortes d'essences. J'ai parlé avec plomb, sans plomb, et ainsi de suite. C'est pour vous dire que j'ai peut-être induit les gens en erreur — pas vous, là, mais d'autres — qu'avec plomb ça n'existe plus. Ça n'existe plus, ce n'est pas permis.

Deuxièmement, c'est que, lorsqu'un policier, par exemple, intercepte un camion sur l'autoroute 20 entre Montréal et Québec puis il va vérifier ce qu'on appelle l'huile crue, du diesel ou du mazout coloré, il va voir ça puis il va se rendre compte si c'est du coloré ou si ce n'est pas du coloré, autrement dit, dans notre langage, si c'est du diesel ou de l'huile à chauffage, parce que, si c'est de l'huile à chauffage, il n'a pas payé de taxe, il va se faire arrêter. Mais, si une automobile, comme on parlait tout à l'heure, une automobile, qui part de l'aéroport de Saint-Hubert puis qui s'en va à Québec, se fait arrêter sur la route puis, dans sa tank, c'est de l'essence avec un taux d'octane plus élevé, qui est de l'essence pour les aéronefs, le policier ne peut pas voir la différence, là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Avec respect, l'exemple est relativement difficile à se produire puisque les opérations de contrôle vont se faire à l'égard du coloré, et les policiers ne pourraient pas intercepter un véhicule suspectant que le type d'essence n'est pas une essence appropriée ou qu'il l'a acquise en ne payant pas la taxe.

Les mesures de contrôle visent, avec l'exemple du mazout coloré, lorsqu'il y a un motif raisonnable ou lors de vérification et de prise d'échantillons pour s'assurer que le carburant utilisé, quand il s'agit de carburant diesel, est bien du diesel pour lequel la taxe a été payée et non pas du mazout coloré, car il faut savoir que, dans le cadre de la Loi concernant

la taxe sur les carburants, il y a une interdiction formelle d'utiliser du mazout coloré dans un moteur d'un véhicule propulsé pour utilisation sur les routes, sauf quelques circonstances précises, c'est généralement des utilisations hors route.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): ...des caterpillars qui fonctionnent sur des terres arables. Non, je n'ai pas d'autre question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement?

M. Pelletier (Rimouski): Ça va, Mme la Présidente... Moi, non, je n'ai pas de...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix sur l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Pelletier (Rimouski): Adopté.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 58 est adopté?

M. Pelletier (Rimouski): Sur division, madame.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Adopté sur division. M. le ministre, si vous voulez lire l'article 59, la parole est à vous.

M. Bachand (Outremont): Merci, Mme la Présidente. Cet article prévoit que l'article 17.2 de cette loi est modifié par le remplacement de «La taxe qui doit être payée en vertu des articles 17 et 17.1 se calcule sur le litre de carburant mesuré à la température ambiante. Toutefois, cette taxe doit», donc on remplace ces mots par «La taxe et la majoration de la taxe qui doivent être payées en vertu des articles 17 et 17.1, respectivement, se calculent sur le litre de carburant mesuré à la température ambiante. Toutefois, elles doivent», au pluriel.

C'est un article de concordance ici, Mme la Présidente, technique, pour s'assurer que la légistique soit bien faite.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. On revient sur la définition de «température ambiante», Mme la Présidente, parce qu'on devait parler avec le député d'Arthabaska puis... Puis on parle aussi du 15 °C. Moi, j'aimerais voir la référence entre justement la température ambiante qu'on parle ici, là, le 15 °C, puis la température effectivement qui est dans le réservoir sous terre, là, dans une station-service. Parce que, dans le réservoir sous terre dans une station-service, je ne sais pas à quelle température c'est, mais, quand on va faire le plein, que ce soit en hiver ou en été, qu'on soit à moins 30 °C ou à plus 32°, vous remarquez que, si vous êtes nues mains, là, la température de la pompe, du pistolet qu'on appelle, là — si vous avez un mot plus joli que «pistolet», là, vous me le direz — ça devient à peu près la même... on sent le froid, mais c'est à peu près la même température. Est-ce que c'est ça, le 15 °C, est-ce que c'est la température qui provient du réservoir souterrain?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre, à vous la parole.

● (11 h 10) ●

M. Santerre (André J.): Si vous permettez, je vais vous donner une explication un peu plus globale pour bien comprendre le 15 °C, parce que c'est un phénomène qui essentiellement visait à préserver... L'intégration dans la loi du concept de 15 °C, là, visait à préserver l'intégrité de la mécanique de perception anticipée. Ce qu'il faut savoir, premièrement, c'est qu'au Canada on peut mesurer du carburant selon deux principes, soit le volume réel à la température ambiante ou, avec un appareil de mesure, mesurer le volume selon l'espace qu'il occuperait s'il était à 15° C, sans égard à sa température réelle.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): En fait, si on mentionne ce fait-là, c'est parce que, dépendamment de la température, le volume va être différent. Première question: Est-ce que ça a un écart... Est-ce que vous avez des statistiques là-dessus, de dire, par exemple, à 10° de différence, le volume va être 1,2 % plus élevé ou plus bas que le volume température ambiante? Puis, deuxièmement, la température ambiante dont on cherche la définition, c'est quoi, le rapport avec le 15° C? Puis c'est quoi, le 15° C par rapport à la température souterraine, qui doit être la même 12 mois par année, là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): D'abord, pour la température dans le réservoir, c'est nécessairement la température ambiante du réservoir. Comme telle, elle n'a pas d'incidence... elle n'a pas une importance primaire dans notre explication.

Ce qu'il faut savoir, c'est quel est le volume de sa température par rapport à la température corrigée à 15°. Par ailleurs, nous avons une table de conversion qui est prévue pour les vendeurs en détail lorsqu'ils ont à faire des calculs de conversion. Il y a une fluctuation, effectivement, dépendamment de... selon la température, puisque, comme vous le soulignez très bien, l'essence, les carburants se contractent ou se dilatent selon la diminution ou l'élévation de la température.

Mais, essentiellement, pourquoi nous avons le 15° C dans la loi? C'est parce que, comme vous le savez, la taxe est perçue à l'avance dans le régime, la taxe sur les carburants, généralement, l'importateur, le raffineur perçoit la taxe, en fait la remise au ministre, le grossiste subséquent va percevoir du détaillant, va conserver la taxe puisqu'il l'a déjà payée à son fournisseur, le détaillant ainsi fait la même chose, il vend au consommateur, conserve le montant perçu puisqu'il l'a payé à son fournisseur.

Dans les années 90, l'industrie pétrolière a commencé à modifier ses systèmes de mesurage pour adopter la norme du 15° C, norme qui est reconnue dans la Loi sur les poids et mesures qui relève du gouvernement fédéral, de telle sorte que nous avons, au Canada, deux systèmes de mesurage qui sont permis. Dans le contexte de la perception de la taxe, cela fait en sorte que, dans la chaîne de distribution, si vous avez un intervenant qui ne fonctionne pas à 15° C et qu'il achète du carburant à 15° C, il va percevoir... il va payer à son fournisseur plus de taxe sur le volume de carburant que ce qu'il va revendre, puisqu'il va revendre une quantité moindre, car il faut savoir que, sur une base annualisée, la température, au Québec, est inférieure à 15° C, de telle sorte que cet intervenant, dans la chaîne de distribution, ne pourrait pas récupérer, conformément au régime de perception de la taxe, la totalité du montant qu'il a versé à son fournisseur.

C'est la même chose pour le détaillant, d'où la nécessité qui a été faite, dans les années 90, d'apporter des modifications au régime de la taxe et carburants pour tenir compte de ces deux systèmes, du fait qu'on peut mesurer à l'ambiante ou à 15° C, de façon à prévoir soit des remises de taxe dans l'hypothèse où un vendeur qui a revendu plus que ce qu'il a acheté, du fait de la différence... de l'utilisation de deux systèmes différents entre lui-même et son fournisseur, ou, ce qui est généralement le cas, un remboursement parce qu'il revend moins parce qu'il a un système de mesurage à l'ambiante, tandis que son fournisseur fonctionnait à 15° C. C'est ça, c'est fondamentalement ça, la raison d'être de la présence de ce concept de 15° C dans la législation sur les carburants.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Sur les pompes, là, c'est toujours écrit... Sur les pompes à essence, c'est toujours écrit: «Volume corrigé à 15° C.» Est-ce que ça veut dire, ça, que, supposons que je vais faire le plein puis je prends 40 litres d'essence, c'est marqué 40 litres, si l'essence, supposons, sort de la terre à 8° C puis elle arrive dans mon réservoir d'automobile qui, lui, est à 22° C, est-ce que le volume corrigé à 15° C qui est marqué sur la pompe d'essence, supposons, 32 litres... ça se peut-u que j'aie plus ou moins que 32 litres dans mon réservoir à la température ambiante? Puis ça, je vous demande ça, c'est parce que, c'est justement, est-ce que la 0,01 \$ en question, elle va être... ça va être le même montant, là, que ce qui est payé au fournisseur, au grossiste que ce qui est rendu... que ce que je paie, là, avec ma consommation?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Pour ce qui est de la majoration, d'abord la loi prévoit que la taxe doit être calculée selon le système de mesurage utilisé, de telle sorte que, généralement, dans les postes d'essence au Québec... la plupart des postes d'essence sont équipés pour faire un mesurage à 15° C, de telle sorte que le volume que vous allez acheter, c'est un volume qui a été corrigé à la température de 15° C, sans égard à quel était son volume réel sur le plan physique.

Conséquemment, si, par hypothèse, la température du carburant était de 8° C au moment où vous l'avez acheté — en hiver, par exemple — et qu'il est corrigé à 15° C, vous avez une faible quantité, parce que c'est... par réservoir d'essence, ce sont des faibles quantités, c'est minime. C'est surtout sur des grandes quantités que les écarts deviennent importants, mais vous allez avoir, effectivement, un peu moins de carburant réellement par rapport à ce qui est indiqué à la pompe puisqu'on fait une fiction du volume de carburant s'il était à 15° C. Et inversement, s'il fait 30° C dehors, le gallon est à 20° C, mais qu'il est mesuré à 15° C, vous obtenez physiquement un peu plus de carburant que ce qui vous est facturé.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Donc, si tout est corrigé à 15° C, la 0,01 \$ est la même partout, là, on ne paiera pas plus ni moins. Puis la deuxième question: Ces dispositifs de correction, qui sont sur les tanks à essence, ils me semblent, à ce moment-là, très important parce que, sur une petite quantité, il n'y a pas une grosse différence, mais, quand on additionne des petites quantités, des fois ça fait une grande quantité.

Est-ce qu'au Québec, par exemple, sur le territoire du Québec, il y a un contrôle là-dessus, sur les postes d'essence, si le dispositif est toujours là, ou s'il peut y avoir des postes d'essence qui ne l'ont pas puis opérer en toute légalité? Je suis certain qu'il y en a qui ne l'ont pas, là. Mais est-ce qu'ils sont légaux ou s'ils doivent corriger leur équipement?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Alors, voici. Là-dessus, la question du mesurage du carburant, ça relève de la Loi sur les poids et mesures. C'est les inspecteurs du gouvernement fédéral qui assurent l'application de la législation et des normes au niveau du mesurage du carburant. Et, en vertu des normes édictées par la Loi sur les poids et mesures, vous pouvez soit

fonctionner avec une pompe mécanique qui mesure le carburant à l'ambiante ou avoir un équipement de mesurage à 15° C, les deux sont permis.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 59 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Pelletier (Rimouski): Sur division, madame...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Adopté sur division. M. le ministre, si vous voulez lire l'article 60, la parole est à vous.

M. Bachand (Outremont): Merci, Mme la Présidente. Il prévoit que l'article 51.1 de cette loi — quand on dit «cette loi», bien sûr on est dans la Loi concernant la taxe sur les carburants — est modifié:

1° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«De plus, lorsque le titulaire d'un permis d'agent-percepteur livre ou fait en sorte que soit livrée de l'essence, autre que de l'essence servant à alimenter un moteur d'aéronef, sur un territoire visé par une majoration de la taxe, le montant visé au premier alinéa doit être majoré du montant prévu au troisième alinéa de l'article 2 qui est applicable à l'égard de cette essence.»

2° par le remplacement, dans le huitième alinéa, des mots «le territoire de l'Agence métropolitaine de transport» par les mots «un territoire visé par une majoration de la taxe».

Alors, évidemment, la deuxième... ce sont des concordances avec tous les principes que nous mettons en vigueur ici, dans cette section du projet de loi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je comprends que c'est un article de concordance, mais, puisque nous sommes sur le sujet, est-ce que vous pouvez m'expliquer c'est quoi, un permis d'agent-percepteur?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Me Santerre a tellement une expertise pointue et approfondie sur l'ensemble du secteur qu'on va continuer à bénéficier de son expertise, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre, à vous la parole.

● (11 h 20) ●

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Le permis d'agent-percepteur est le permis qui vise les entreprises qui effectuent la vente en gros du carburant, c'est-à-dire les raffineurs, les importateurs et autres grossistes. C'est par ce permis que le ministère du Revenu, Revenu Québec connaît sa clientèle, ses mandataires qui effectuent la perception et la remise de la taxe sur les carburants.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Donc, lorsqu'on parle des raffineurs, importateurs, pouvez-vous nous nommer quelques exemples?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Des entreprises telles qu'Ultramar, qui est un raffineur qui est présent à Québec. Les grossistes, on peut penser à Imperial Oil, Suncor ou encore les entreprises indépendantes comme les Pétroles Harnois, des entreprises de cette nature.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Donc, c'est un article qui vise à ce que ces titulaires de permis soient également visés par la majoration de la taxe. Est-ce que c'est ça?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Le titulaire du permis d'agent-percepteur a la responsabilité, lorsqu'il livre du carburant sur un territoire où il y a une majoration applicable, de percevoir cette majoration. Il n'est

pas assujetti à cette majoration puisque ce n'est pas le consommateur, mais il doit la percevoir, en plus de la taxe, au taux régulier applicable.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. C'est un secteur que je ne connais pas bien, mais c'est que ces raffineurs, importateurs peuvent livrer directement, en plus des stations d'essence qu'on connaît?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Oui. Effectivement, les grandes entreprises pétrolières ont leur propre réseau de distribution au détail, auquel cas, dans les postes d'essence situés sur un territoire où une majoration s'applique, ils perçoivent également la majoration de taxe et en font la remise mensuellement dans le cadre de leur déclaration de taxes.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Donc, je comprends, oui, ces gens-là ont leur propre réseau de distribution, mais est-ce qu'ils peuvent livrer directement sans passer par les stations d'essence? Est-ce que des fois ça arrive qu'ils livrent à des particuliers qui consomment beaucoup, directement dans des réservoirs particuliers et là ça s'appliquerait, ou c'est vraiment juste dans les cas où ils livrent aux stations d'essence?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Santerre.

M. Santerre (André J.): Merci, Mme la Présidente. Dans le cas des livraisons, on parle, à ce moment-là, des livraisons en vrac généralement à des entreprises et des industries. Lorsque la livraison s'effectue et que l'industrie est présente sur le territoire où une majoration s'applique, la majoration s'applique, effectivement. La pétrolière va devoir percevoir la majoration à ce consommateur industriel, au même titre que... Donc, ce n'est pas strictement à la station-service que la majoration va se retrouver.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de...

Mme Ouellet: C'est beau.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Non? Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, une question que je pourrais poser plus loin aussi, mais, de toute façon, en la posant ici, on ne la posera pas plus loin. Là, ce que j'ai remarqué dans ça, c'est que l'agent-percepteur, lui, il remet sa taxe... on dit au ministère, mais, en fait, c'est au Fonds des réseaux de transport terrestre. Pour ce qui est de l'agence métropolitaine de... pas l'agence métropolitaine, mais, pour ce qui est du territoire de Québec, qui avait déjà été prévu, alors partout au Québec sauf à Montréal — l'agence métropolitaine — on remet la taxe au Fonds des réseaux de transport terrestre, puis, à l'agence métropolitaine... bien, la taxe est remise à l'agence métropolitaine. Pourquoi deux fonctionnements différents?

Puis, deuxièmement, le FORT, s'il ne percevait pas la taxe à Montréal, il faisait quoi dans la vie, là, à part de percevoir éventuellement une taxe? Comme celui qui va recevoir, en fin de compte, la taxe pour la Gaspésie et Les Îles-de-la-Madeleine, mais, avant la Gaspésie et Les Îles-de-la-Madeleine, il n'y avait pas d'autre région au Québec qui pouvait percevoir cette taxe-là, sauf Montréal et Québec. Puis Montréal fait affaire directement avec l'agence métropolitaine. À Québec, c'était prévu qu'ils fassent affaire avec le Fonds des réseaux de transport, mais ça n'a pas été appliqué à Québec. Alors, si vous pouvez nous éclairer ça, là, le fonctionnement, là, de la circulation de la taxe avec ces deux organismes-là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. Simplement pour clarifier, là, le FORT est un fonds qu'on a créé il y a deux ans mais qui reçoit un ensemble de revenus, il reçoit d'ailleurs tous les revenus, essentiellement tout ce qui est payé par les automobilistes, à peu près, là. Je simplifie, là, il y a certains éléments qui restent à la société...

M. Pelletier (Rimouski): ...

M. Bachand (Outremont): Il y a des éléments qui restent à la SAAQ, mais la plupart de l'argent payé par les automobilistes... D'ailleurs, c'est une demande de longue date du Club automobile, des automobilistes, de voir où va leur argent. Alors, ça s'en va dans le FORT. Et là, après ça, le FORT, lui... Le FORT, c'est un fonds, au fond, il n'y a pas d'employé du FORT, là, c'est un fonds, et c'est le ministère des Transports qui le gère, distribue ces sommes soit au ministère des Transports, pour payer le transport en commun, pour payer aussi les travaux routiers qu'on fait et, dans ces cas-ci, sert d'outil de transit pour envoyer l'argent soit à l'AMT, soit ici, maintenant, au fonds de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, c'est, au fond, au Réseau de transport en commun de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Monsieur...

M. Pelletier (Rimouski): Pourquoi qu'il y a une différence avec... dans la région métropolitaine, qu'on procède... Bien, j'ai vu ça un petit peu plus loin dans les explications, là, qu'on ne procède pas avec le FORT, on procède directement avec l'Agence métropolitaine de transport.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): L'entente avait déjà été faite à l'époque entre, au fond, le Revenu et l'AMT. Alors, c'est resté comme ça plutôt que de transiter par le FORT, dans ce cas-là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Peut-être une question à M. le ministre. Ça ne vous tenterait pas de profiter de ces changements-là dans la loi pour mettre sur le même pied d'égalité tout le commerce de l'essence au Québec?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oh, question de simplification administrative. Quand on a créé le FORT, il y avait un système qui marchait bien pour canaliser cette surtaxe sur l'essence dans la région de Montréal. Alors, ça n'a pas été changé. C'est peut-être quelque chose qui peut être examiné.

M. Pelletier (Rimouski): Quand?

M. Bachand (Outremont): Bien, au cours des prochaines semaines. Non, mais j'ai appris, j'ai appris... M. le député de Rimouski, il me dit, là, «tout de suite». Moi, j'ai appris, en tout cas — puis à l'époque, d'ailleurs, où on faisait des lois de travail — que des amendements improvisés sur le coin d'une table, qui ont l'air de faire du sens pour les députés des deux partis, sont souvent des erreurs parce qu'il y a des choses qui ont été réfléchies de longue date.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Puis mon sous-ministre m'indique, d'ailleurs, que, c'est ça, l'AMT, c'est une agence gouvernementale, contrairement aux autres sociétés de transport. L'AMT, c'est une agence du gouvernement du Québec. Alors, c'est comme si on prenait l'argent puis on le donnait au ministère des Transports, au FORT. À l'AMT, ce sont des agences gouvernementales. Les autres sociétés de transport ne sont pas des agences gouvernementales. Donc, c'est plus sage de passer par le FORT, qui est gouvernemental, et d'incorporer les... faire les transferts directement. Si on passait par le FORT ou l'AMT, on transférerait de l'argent d'un bras du gouvernement à un autre bras du gouvernement à un autre troisième bras du gouvernement. Mais je vais demander de... Nous pourrions examiner puis voir si ça serait préférable, dans un prochain projet de loi, parce qu'on retouchera à nos lois régulièrement.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. C'est parce que je... Si on procédait avec le FORT partout, ça veut dire que... quand vous parlez des bras du gouvernement, ça veut dire que l'argent serait remis au FORT puis le FORT le remettrait au ministère du Revenu qui le remettrait à l'agence de la... mais je ne sais pas si j'ai bien compris, l'Agence métropolitaine de transport? C'est la même chose en Gaspésie, là. Le FORT va remettre ça à quelqu'un en Gaspésie. Il y a un organisme qui va gérer ça, qui va distribuer ça dans les différentes municipalités ou MRC pour le transport collectif.

Mme la Présidente, moi, je proposerais de donner une chance au ministre de remettre les choses d'aplomb. Ici, l'article 60, on pourrait le suspendre puis revenir un peu plus tard pour continuer, puis ça donnerait le temps aux gens peut-être de faire les changements nécessaires pour mettre tous les Québécois et Québécoises sur le même pied d'égalité, puis les municipalités, les régions, les municipalités régionales de comté, ainsi de suite, en profiter pour... Puis ça ne serait pas un amendement fait sur le coin d'une table, là, les gens auraient le temps de le faire. Parce qu'on a encore plusieurs articles à voir puis on va avoir le temps... je crois que les gens vont avoir le temps de le faire, puis on pourra y revenir.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. Peut-être que l'amendement semble simple, mais, en tout cas, toute la comptabilisation de l'État en est changée parce qu'évidemment l'argent ne transite pas par les mêmes comptes. Donc, ce n'est pas si simple que le député de Rimouski le laisse entendre. Mais il y a quand même la différence... Si l'argent s'en va au ministère du Revenu, à l'Agence du revenu, il s'en va au gouvernement du Québec, le gouvernement du Québec, c'est le FORT, mais c'est l'AMT aussi.

Quand on s'en va dans d'autres sociétés de transport sur le territoire, l'argent ne va pas directement à la Société de transport de Longueuil, de Montréal, de Laval, etc. Ça passe par l'AMT. Mais l'AMT, ça, c'est le gouvernement du Québec. Alors, au fond, Longueuil, Montréal, Laval sont traitées comme la Gaspésie dans ce qu'on fait. Dans un cas, c'est par

le ministère des Transports, par le FORT. Dans l'autre cas, c'est un autre bras du ministère du Transport qui s'appelle l'AMT, dans ce territoire-là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Alors, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes, étant donné qu'il est 11 h 30.

(Suspension de la séance à 11 h 30)

(Reprise à 15 h 28)

Le Président (M. Pagé): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît, chers collègues! Je déclare la séance de la Commission des finances publiques ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre, comme à l'habitude, leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 73, Loi concernant principalement la mise en oeuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 mars 2012.

Lorsque nous avons ajourné, je crois que nous étions à l'article 60, Mme la secrétaire? D'accord. Alors, qui avait la parole? Je pense que c'est Mme la députée de Vachon? Alors, je vous laisse continuer votre intervention.

Mme Ouellet: Oui. En fait, c'est une nouvelle intervention, parce que mon collègue de Rimouski posait des questions concernant, là, l'argent qui est dans le FORT, puis après ça, là, le ministre nous répondait que ça passait quelquefois par l'AMT. En fait, pour moi, ce n'est pas clair. Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer, l'argent qui est perçu par les majorations de taxes, c'est quoi, son cheminement, il s'en va où? Et c'est quel organisme qui perçoit et qui redistribue, et redistribue comment et pourquoi?

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

M. Bachand (Outremont): Oui, M. le Président. Quand on va dans le plan budgétaire, à la page C.18... Non, mais il y a un tableau intéressant à la page C.18, ça démontre l'affectation des revenus qui viennent de toutes les taxes spécifiques sur les carburants. Et vous voyez qu'évidemment presque toutes les sommes vont dans le FORT, si on est en 2012-2013, 2 126 000 000 \$, donc ce fonds pour le transport et le transport en commun. Il y a 18 millions dans le fonds général et il y a le 0,03 \$ du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal pour l'AMT qui, lui, va directement du ministère du Revenu à l'AMT parce que c'était là auparavant puis, donc, quand ça a été... bon, ça a suivi le même conduit et ça n'a pas été changé. Alors, voilà le cheminement. Donc, le 0,03 \$ va directement de l'Agence du revenu à l'AMT, qui est un organisme gouvernemental, rappelons-le, et tout le reste des sommes vont dans le FORT. Et le FORT, lui, il distribue, que ce soit au ministère du Transport, que ce soit... par exemple, dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui, ça sera le regroupement, là, le transport en commun en Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine et l'ensemble de ses autres missions aussi.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

● (15 h 30) ●

Mme Ouellet: J'ai deux questions. En fait, là, ce que je comprends, le 0,03 \$ de Montréal s'en va directement à l'AMT, mais, à l'époque, pourquoi qu'on a choisi l'AMT? Parce que l'AMT est un organisme de transport en commun, mais surtout train, et je ne crois pas que le 0,03 \$ soit affecté juste train. Donc, pourquoi l'AMT? Parce qu'il y a tous les autres transports en commun dans la région métropolitaine, là, les voies réservées, etc., là.

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

Mme Ouellet: Oui. L'AMT a une mission beaucoup plus large que les trains. Bien sûr, on les connaît aussi, mais ils ont des autobus express métropolitains qu'ils utilisent. Mais, essentiellement, en gros... mais c'est un organisme de transport en commun. Mais, dans tout le financement de l'AMT — je n'ai pas la répartition, peut-être que Marc l'a ici — les villes sont appelées à contribuer, hein, au budget de transport en commun. Alors, cette taxe sur l'essence vient alléger, en un sens, l'augmentation continue de la taxe foncière. Mais l'AMT, c'est un organisme de transport en commun. Vous avez les sociétés de transport de Montréal, de Laval, de la Rive-Sud, vous avez celles des couronnes, qui sont essentiellement autobus et métros, puis l'AMT, c'est les trains. Alors, ça, ça a été fait dans la stratégie financière pour développer le transport en commun qui se fait par train.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Bien, ce que je comprends, c'est que le 0,03 \$, qui est la majoration de taxe dans la région métropolitaine, sert pour le train. Donc, les autres agences de transport n'ont pas accès à ce financement-là du tout. C'est juste pour les trains, trains de banlieue et, bon, quelques autobus que gère l'AMT. Mais on sait très bien que la majorité du transport en commun autre que train n'est pas gérée par l'AMT, est gérée par trois grosses sociétés et d'autres plus petites sociétés de transport, là — on pense à la Société de transport de Montréal, on pense à la société de transport de Longueuil, on pense la même chose au niveau de Laval — qui gèrent les autobus, métro.

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

M. Bachand (Outremont): Le premier 0,015 \$ était essentiellement pour la mission même de l'AMT, soit les trains, mais il y en a partout dans la région, des trains, hein? Ils vont à Saint-Jérôme, ils vont à Saint-Bruno, ils desservent tout le monde, les trains. Le deuxième 0,015 \$ — ça, c'est moi qui l'ai fait il y a deux ans, de mémoire — lui, il est réparti selon la résolution de la CMM et il va à l'ensemble des organismes qui oeuvrent sur le territoire. Et, Marc Grandisson, vous avez peut-être le détail ici ou une réponse plus...

Le Président (M. Pagé): Oui. Alors, juste vous identifier, s'il vous plaît.

M. Grandisson (Marc): Marc Grandisson, directeur général au ministère des Finances. L'AMT a un rôle... En exploitation, l'AMT exploite des trains puis certains autobus, mais aussi a un rôle de coordination du transport en commun dans la région métropolitaine. Les municipalités contribuent, par des quotes-parts, à l'exploitation de l'AMT, mais il y a aussi des transferts de fonds, de distribution de fonds qui se font par l'AMT aux sociétés de transport ou aux organismes de transport de la région métropolitaine. Donc, il y a un rôle de coordination, d'organisation du transport en commun qui est plus large que juste les trains de banlieue. Les trains de banlieue, vous avez raison, c'est la principale chose que l'AMT exploite, mais l'AMT a un rôle de coordination.

Et il y avait déjà 0,015 \$, depuis 1996, qui était prélevé par Revenu Québec et versé directement à l'AMT pour les besoins de l'AMT en général. Et, depuis 2010, à la demande des villes, il y a 0,015 \$ qui est versé à l'AMT, mais que l'AMT doit, selon un décret gouvernemental, verser aux sociétés de transport selon une formule de répartition convenue avec les municipalités de la CMM. Donc, le premier 0,015 \$, comme disait le ministre, va, pour les besoins généraux de l'AMT, et le deuxième 0,015 \$ de la taxe sur l'essence va, à travers... passe par l'AMT, mais pourrait être distribué par l'AMT aux sociétés de transport puis aux organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal, selon ce qui avait été convenu avec la CMM.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. Grandisson. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Donc, ce que je comprends, c'est que, pour le deuxième 0,015 \$, l'AMT fait la redistribution à 100 % de ce 0,015 \$ là. Est-ce qu'elle se garde des frais d'administration ou des frais de redistribution ou elle redistribue entièrement le 0,015 \$ selon, là, j'imagine, là, comme vous dites, là, un plan préétabli, là, par les municipalités? Ce plan-là préétabli par les municipalités, c'est... Parce que, là, comme ça regroupe plusieurs municipalités, c'est un plan qui est issu d'où et qui a été approuvé comment?

Le Président (M. Pagé): M. Grandisson, oui.

M. Grandisson (Marc): C'est une résolution de...

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. M. Grandisson complétera. Mais, conformément à notre volonté politique, c'est la CMM qui a... C'est les 82 élus qui ont décidé unanimement, et non seulement ils ont décidé, mais il sont décidé entre eux de la répartition et comment ça serait réparti. Et, tant qu'il n'y avait pas ce consensus-là... Parce que vous pouvez imaginer le consensus entre les gens qui sont au Nord, les gens qui sont au centre, les gens qui sont au Sud. Mais il sont arrivés à un consensus sur la formule de répartition dans l'ensemble de leurs organismes de transport en commun, et, à ce moment-là, on a donné suite. Alors, est-ce qu'il y a un frais d'administration de l'AMT là-dedans? S'il y en a un, il est minime, parce que c'est vraiment comme une courroie de transmission pour répartir l'argent.

Le Président (M. Pagé): Est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose, M. Grandisson?

M. Grandisson (Marc): Non, ça va.

Le Président (M. Pagé): Non. Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: ...deuxième question, ça concerne le 0,01 \$, là, de la Gaspésie. Donc, lui, il va passer par où? Et comment va se faire la redistribution? J'ai l'impression que c'est complètement différent, là, ça ne suit pas le même cheminement. Donc, est-ce que vous pouvez m'expliquer comment ce 0,01 \$ là... par où il va cheminer pour se rendre jusqu'au transport en commun?

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

M. Bachand (Outremont): Oui. La région de la Gaspésie, la CRE, etc., a créé, il y a quelque temps, cet... Il y a un organisme de transport en commun, et j'oublie le nom spécifique, là, on va me le retrouver. Et, eux, dans leurs frais d'exploitation, pour augmenter le service, y compris d'ailleurs à Murdochville où il y aura un service additionnel... mais, pour augmenter le service, bon, bien, ils ont besoin évidemment de plus d'argent. Alors, ils ont, ensemble, au niveau de la

CRE, convenu — au fond, bien, ils ont un plan — convenu des dollars requis, et 0,01 \$, ça convenait pour ça. D'ailleurs, ça s'appelle le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Alors, l'argent va être collecté par Revenu Québec des vendeurs d'essence — simplifions les choses — s'en va au FORT, Revenu Québec verse l'argent au FORT, et le FORT, lui, par le ministère des Transports, versera à cet organisme-là, qui est le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine... Il va y avoir des ajouts de trajets dans des municipalités qui ne sont pas desservies par le réseau, de l'augmentation de fréquence de certains trajets existants. Et, au fond, c'est améliorer le transport collectif à la mesure que cet argent-là va pouvoir faire. C'est un peu plus de 1 million de dollars. Et j'y vais de mémoire actuellement. Juridiquement, ils sont en train d'organiser dans la région... Il se peut qu'ils créent un OSBL ou un fonds pour recevoir ça. Ils sont en train de voir, là, comment ça va être capté et comment le réseau, là, va devenir une organisation juridique. Mais, fondamentalement, le plan d'action est le plan adopté par la conférence régionale des élus.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, M. le Président. Donc, ce que je comprends, c'est que le 0,01\$ est capté par le ministère du Revenu, qui est ensuite transféré au FORT, qui est ensuite transféré à un éventuel OSBL qui va gérer l'argent. Pourquoi, dans ce cas-ci, on a choisi de faire transiter par le FORT, tandis qu'à Montréal il n'y a pas de transition par le FORT, c'est directement du ministère du Revenu à l'AMT?

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

M. Bachand (Outremont): C'est parce que, quand la taxe a été créée pour l'AMT, le FORT n'existait pas. Le FORT est une création d'il y a deux ans, dans l'ensemble du budget d'il y a deux ans, mars 2010, pour regrouper l'ensemble des investissements. Mais, comme l'AMT est aussi une organisation gouvernementale, alors ça n'a pas été intégré à ce moment-là, mais les sommes d'argent sont prévues et bien transparentes dans le budget, là, vous le voyez à la page C-18 du budget. Peut-être qu'un jour ça sera examiné puis ça transitera par le FORT, mais c'est juste... C'est deux cheminements. Mais l'essentiel de l'argent de transport, transport en commun, passe par le FORT et s'en va aux organismes. Dans le cas de l'AMT, comme c'est déjà un organisme gouvernemental, comme ça avait déjà été fait dans les années 90 comme ça, ça n'a pas été changé, tout simplement. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon, oui.

Mme Ouellet: Et juste m'assurer. La transition par le FORT, le FORT va verser l'entièreté du 0,01 \$ à l'OSBL, ne se garde pas des frais d'administration pour la gestion de cette somme-là?

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

M. Bachand (Outremont): Il devrait y avoir un décret, par ailleurs, du gouvernement pour mettre le tout en place. Mais, non, il n'y a pas de frais d'administration.

Le Président (M. Pagé): Si vous permettez, Mme la députée de Vachon. Est-ce que cette opportunité-là, elle est offerte aux autres régions administratives également?

● (15 h 40) ●

M. Bachand (Outremont): Oui. Bien sûr, M. le Président. Quand, dans le budget, il y a deux ans, j'ai augmenté la quote-part à Montréal sur la recommandation unanime des 82 élus et offert la même chose à Québec, qui n'a pas saisi l'opportunité, j'ai déclaré à plusieurs reprises depuis... Les gens voulaient qu'on taxe. J'ai dit non. J'ai dit: Si les élus régionaux se prennent en main, se mobilisent et prennent la décision qu'eux vont demander à leurs citoyens cette contribution de 0,01 \$, à cette condition et cette condition seulement, là, à ce moment-là, le gouvernement acceptera d'agir. La Gaspésie sont les premiers qui m'ont pris au sérieux.

Il y a d'autres régions qui m'ont dit: Bien, tiens, c'est une bonne idée, on a déjà le transport en commun, taxez donc 0,015 \$. J'ai dit: Non, vous, M. le maire, vous, M. le président de la CRE, vous allez vous réunir, et ça va être très clair pour vos citoyens que c'est vous qui prenez la décision politique de le faire. Et, si c'est clair et si ça va pour du transport en commun et — l'autre condition — ça ne vient pas réduire vos efforts à vous, c'est pour ajouter à l'offre de transport en commun, soulager le contribuable, ceci étant, de la taxe foncière, là, qui... — parce que les villes, les municipalités passent par la taxe foncière — mais ne pas réduire leurs efforts mais qu'on sait que les efforts de transport en commun augmentent... Alors, voilà une source que le ministère des Finances accepte de ne pas mettre totalement pour l'État. C'est la première région qui... J'avoue que, depuis qu'on a annoncé ça, en février, il y a eu d'autres coups de téléphone, d'autres gens d'autres régions qui ont dit: O.K., c'est sérieux? Oui, on peut le faire? Bien, j'ai dit: Oui, mais agissez de façon aussi responsable que la Gaspésie, puis on est ouverts.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Est-ce que Mme la députée de Vachon avait complété? Donc, M. le député de Rimouski, je vous écoute.

M. Pelletier (Rimouski): Merci, M. le Président. Toujours dans la même ligne... Puis, comme je vous disais ce matin, cette question-là, on pourrait la poser plus tard, mais, quand on arrivera plus tard, elle aura été posée, parce

que c'est un sujet assez global, là, sur la gestion, justement, de ces argents-là. Là, comme on le voit, c'est que l'argent est remis à l'AMT qui le distribue selon ce qui avait été, disons, entendu avec le ministère au moment de l'instauration de cette taxe-là. Dans — je vais un petit peu plus loin — l'article 65, on dit que «les versements du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire donné — on va voir tout à l'heure la définition d'un territoire donné, là — sont effectués suivant les modalités et les conditions déterminées pour ce produit par le gouvernement».

Alors, moi, ce que je comprends, c'est que, lorsqu'on va remettre... le FORT va remettre l'argent à l'organisme sans but lucratif, disons, de gestion de cette taxe-là en Gaspésie—Les Îles, ces gens-là devront respecter les ententes ou les conditions déterminées pour ce produit par le gouvernement. Et ici on fait une exception pour... Ça ressemble un peu à Montréal, là. On fait une exception pour la Communauté métropolitaine de Québec, où «le gouvernement [devra] tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec».

Ma question est: Est-ce que c'est deux poids, deux mesures, une mesure pour Québec et Montréal puis une autre pour les régions? Puis, deuxièmement, comment le gouvernement, le ministère, va s'assurer... ça va être quoi, les contrôles pour s'assurer que vraiment cet argent-là va aux fins pour lesquelles il a été autorisé au départ?

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le député de Rimouski. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Essentiellement, ce que ces articles disent, c'est que, une fois que les élus ont pris une décision politique en disant: On veut augmenter notre financement dans le transport en commun et donc, oui, on est d'accord que nos citoyens sur notre territoire paient, mettons, 0,01 \$ de plus, 0,015 \$ de plus... Dans ce cas-ci, ils ont demandé 0,015 \$, puis j'ai donné 0,01 \$ parce que les dollars étaient suffisants par rapport à leur plan. Évidemment, il va falloir éventuellement traduire ça dans une entente et s'assurer qu'elle est approuvée par le gouvernement, donc le Conseil des ministres. Le ministre des Transports ira au Conseil des ministres en disant: Voici l'entente et voici les modalités.

On fait ça justement parce que le FORT, ça... Le FORT, là, ce n'est pas une organisation gouvernementale, c'est un fonds. C'est le ministre du Transport qui gère. Mais il y a des modalités, il y a des engagements de l'autre côté. Alors, dans le cas d'autres territoires, quelles seront les structures d'accueil? Elles ne sont pas claires, dépendant d'où ça sera au Québec. Alors, le projet de loi est plutôt générique. Mais, entre autres, effectivement, ça va être de s'assurer que ça va à une augmentation de l'effort du transport en commun, donc qu'il y a un plan d'action; deuxièmement, de s'assurer aussi que ce n'est pas accompagné d'une réduction de l'effort des municipalités. Alors, ça, ça serait, par exemple, des conditions qui vont être dans l'entente avec la Gaspésie et avec l'ensemble des futures qui pourraient venir. Par la suite, je vous dirais, bien, c'est au ministère des Transports à s'assurer annuellement que c'est respecté.

Le Président (M. Pagé): M. le député de... Est-ce que vous aviez fini votre intervention, M. le ministre? Juste un petit moment, M. le député de Rimouski. Oui, ça va? M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Si on en revient à l'entente avec les représentants de Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine, un cas pratique... Puis M. le ministre a frôlé un peu la question tout à l'heure, puis ça ressemblait à un élément de réponse que j'aurais aimé avoir ce matin à une question que j'ai posée. Dans l'entente avec la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine... J'imagine que cette entente-là est publique, elle va pouvoir être consultée par tous les gens de la Gaspésie et des Îles. C'est peut-être ma première question.

Puis ma deuxième question: Est-ce que, dans cette entente-là par exemple, ça va être prévu que l'organisme qui va recevoir du FORT cet argent-là devra desservir les gens de Murdochville, par exemple?

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le député de Rimouski. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. Juste en complément de réponse puis sur les deux questions. Évidemment, communauté métropolitaine, il y a des nombreux organismes de transport en commun sur le territoire. On peut penser à la Société de transport de Montréal, de Laval, de la Rive-Sud, mais il y en a aussi partout sur le territoire, alors. Et les élus ont décidé de quelles seraient les règles de partage, et donc on les met en place. En Gaspésie, il y a un seul organisme, ultimement. Alors, pas question d'avoir des règles de partage, cet argent, ça s'en va à ce seul organisme là. Sur Murdochville, d'ailleurs, ça sera à eux à faire le choix, mais, dans le communiqué de presse que j'avais sous les mains ce matin, que je n'ai pas actuellement, où ils ont salué...

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): ...non, celui de la région, qui ont évidemment applaudi et salué la décision gouvernementale, et ils mentionnent spécifiquement d'ailleurs le fait que Murdochville n'est pas desservie actuellement. Alors, ils parlent de leur plan. Le président du Réseau de transport collectif de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, M. Jonathan Saint-Pierre, il applaudit au fait que la région aura désormais accès à une source de financement additionnelle, qu'il y aura plus de municipalités desservies par la région. «Le réseau pourra — parce que je le cite — prolonger ses trajets de manière à desservir Murdochville et d'autres zones qui n'avaient, jusqu'à présent, accès à aucun service de transport collectif ni adapté. Des trajets seront également ajoutés dans les municipalités non desservies et la fréquence sera augmentée sur certains trajets existants.» Et ils vont peut-être faire des partenariats aussi avec... il mentionne ici avec, par exemple, Orléans Express.

Alors, voilà leurs intentions où ils avaient des prévisions budgétaires, là, qui augmentaient... Ça va permettre à peu près de doubler le service. 0,01 \$, là, ça permet à peu près de doubler. Évidemment, c'est une région qui fonctionnait

à l'automobile surtout, là, les distances sont grandes, et graduellement ils se sont mis ensemble puis ils ont fait ce service de transport en commun qui est très apprécié, qui est à des heures particulières, qui permet aux gens d'aller à leur travail parfois, etc., puis ils veulent augmenter l'offre de services, qui est tout à fait...

Le budget est d'actuellement 1,6 million par an et va passer à 2,8 millions en 2013, une fois que ça va être intégré. Puis, dans le 1,6 million actuellement, il y a des subventions de démarrage qui étaient là, hein? Ça double presque. C'est un réseau d'ailleurs qui a transporté, en 2010, en huit mois, 33 000 personnes; puis, en 2011, 73 000. Donc, on est passé de 4 000 à 6 000 passagers par mois en 2011. C'est rendu actuellement 7 500. Ils pensent que l'achalandage va être de 90 000 personnes en 2012. Alors, voilà la réponse à votre question, monsieur.

Le Président (M. Pagé): Merci. M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, merci, M. le Président. Je pense que le ministre n'a pas besoin de nous convaincre, là, de la nécessité d'un transport collectif, étant du Bas-Saint-Laurent. Parce qu'au Bas-Saint-Laurent ces transports-là existent aussi entre Mont-Joli et Rimouski puis Rimouski vers le haut-pays. C'est des transports qui ne s'autofinancent pas évidemment, mais il y a une participation des MRC, des municipalités puis même de l'argent privé aussi. À Rimouski, entre autres, notre transport en commun, il y a les caisses Desjardins, Telus, deux autres aussi qui ont participé au financement, parce que ça ne s'autofinance pas.

Mais, dans le cas de Gaspésie—Les Îles, dans l'entente... Je reviens à l'entente. D'abord, j'ai demandé si elle allait être publique, l'entente, qu'elle pourrait être consultée par les citoyens et citoyennes. Puis, deuxièmement, est-ce que, dans l'entente... Pardon. C'est sûr qu'eux, ils ont l'intention de couvrir Murdochville. Mais est-ce que, dans l'entente... Parce que ça devient une obligation dans l'entente. Est-ce que, dans l'entente, ils vont couvrir Murdochville? Parce que, là, ça va leur donner 101,2 millions à peu près, si je comprends les chiffres, là. Puis, si ça double le service, est-ce que, dans la doublure du service, ça comprend Murdochville? Parce que je me dis, si Murdochville est dans l'entente, ils vont être obligés de desservir Murdochville.

● (15 h 50) ●

Le Président (M. Pagé): Bonne question. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): La décision va leur appartenir, aux élus, de comment ils vont répartir ce 1,2 million là et, dans leur planification stratégique long terme, quels nouveaux services ils donnent, quelles municipalités, dans quel ordre ils vont rentrer ça en vigueur. Alors, je n'ai pas la réponse à la question parce que je n'ai pas l'entente devant moi, évidemment. Elle est à faire, cette entente-là. C'est 0,01 \$ qui rentrerait en vigueur le 1er juillet. Bien sûr, si nous n'adoptons pas le projet de loi, l'argent ne sera pas versé à la région. Puis il sera retenu par le gouvernement. Et, deuxièmement, l'entente, oui, sera publique je le présume — je regarde M. Grandisson. Mais, comme c'est un décret du gouvernement, les décrets du gouvernement sont publics, alors ça... Et, de toute façon, les conférences régionales des élus fonctionnent de façon publique aussi et très transparente dans leurs décisions.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Dernière question ou commentaire, là. Ça veut dire que, si, les gens de Gaspésie—Les Îles, l'organisme, ce qu'ils vont mettre dans l'entente, c'est acceptable, supposons, par le gouvernement, c'est signé, par contre... puis si Murdochville, dans l'entente, est desservie, ça veut dire que par la suite ils devront desservir Murdochville, ils devront respecter l'entente, finalement. Puis, s'ils ne respectent pas l'entente, s'ils ne desservent pas Murdochville après l'avoir mis dans l'entente, c'est quoi, les possibilités de sanction du gouvernement?

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

M. Bachand (Outremont): Premièrement, je présume toujours que les élus vont respecter leurs ententes. Disons que c'est une présomption de base. Moi, j'ai confiance aux 2 000 maires des municipalités du Québec et aux élus et aux présidents des CRE; je pense que vous aussi, là, je ne serai pas méchant. Si c'était un autre de vos collègues, je dirais: Bon, bien, on sait que vous êtes méfiant.

Deuxièmement, il y a une chose dans laquelle, moi, je ne me mêlerai pas... Puis, pendant un an avec la CMM, j'ai toujours répété au président de la CMM: Faites vos choix, faites vos arbitrages, prenez vos décisions, décidez des plans, puis après ça vous aurez l'argent. Alors, ce sont aux élus de la région à répondre à votre question à savoir quels services ils feront pour Murdochville, à quelle vitesse, à quel niveau, quel niveau de service... à quelle fréquence, pardon, pas à quelle vitesse. Ça sera à eux et elles à répondre à cette question-là. Nous, les grands paramètres, bien sûr, au niveau gouvernemental, c'est qu'on veut... il faut que ça serve à l'organisme — d'ailleurs, on va le verser à l'organisme — pour les fins du plan. Puis on va surtout surveiller que les villes, et les municipalités, et les CRE ne réduisent pas leur contribution au transport en commun.

Le Président (M. Pagé): M. le député de... Oui, juste en complément, M. le ministre, est-ce que vous devez l'accepter, cette entente-là ou elle est totalement discrétionnaire aux élus de la Gaspésie? Est-ce que vous donnez votre aval?

M. Bachand (Outremont): Oui, le ministre du Transport. L'entente est faite entre le ministre du Transport, qui est responsable du transport et du transport en commun, et la région en tel sens et ratifiée par le Conseil des ministres.

Dans le cas de la CMM, ça a été la même chose, mais il y a eu un poids considérable du ministre de la métropole pour dire: Si les élus de la CMM s'entendent sur la destination ultime des fonds, à quelle société... C'est probablement la première grande décision politique de l'histoire de la CMM, à part les décisions de recommandation de toutes sortes de choses qui n'est pas ton argent, là. Mais c'est une décision qui vraiment faisait un arbitrage entre les 82 municipalités. Alors, moi, j'avais dit à mes collègues du gouvernement: Quel que soit... Ce qu'on aimerait faire, parce qu'il y a 20 milliards de demandes dans le transport à Montréal, puis... sur celle-là, on va respecter ce que les élus ont demandé. Et la CMM a pris une décision, au fond, budgétaire, financière, elle l'a prise à l'unanimité. Alors, j'en étais très content de faire vivre cet organisme-là comme ça.

Le Président (M. Pagé): Donc, si le ministre des Transports a à accepter cette entente-là, est-ce qu'il pourrait exiger qu'on desserve Murdochville, exemple? Est-ce qu'il pourrait aller jusque-là?

M. Bachand (Outremont): Le ministre des Transports devrait... Mais là je ne parlerai pas pour mes collègues, mais il devrait d'abord s'assurer que ça serve au transport en commun, que ça serve à l'augmentation de l'offre de transport en commun, que c'est vraiment... le plan qui est soumis est validé par l'ensemble des élus régionaux. À partir de là, il pourrait avoir une certaine retenue, à moins que le ministère, avec son expertise, juge qu'il y a des éléments de transport en commun qui sont comme oubliés, il y a des pans de mur qui sont oubliés, puis là il y a une discussion qui aura lieu.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Alors, est-ce qu'on met aux voix l'article 60?

M. Pelletier (Rimouski): Un dernier point...

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, un certain dernier point peut-être être plus précis sur le respect des ententes par les organismes, soit l'AMT, ou la commission transports de Québec, ou encore l'organisme à but non lucratif, là, de... je dis à but non lucratif... l'entreprise... L'organisme de gestion du transport Gaspésie—Les Îles, dans le respect de l'entente, est-ce qu'il y a une reddition de comptes qui est fournie au gouvernement? Puis à quelle fréquence? Puis c'est quoi, les possibilités que le gouvernement a de... je ne dirais pas de pénaliser, mais de rappeler à l'ordre, si vous voulez, les organismes en question? Puis aussi est-ce que cette reddition-là va être publique aussi?

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

M. Bachand (Outremont): Bien, on a vraiment un outil considérable qui est le cash. C'est bien simple, là, mais quand... Et, dans le cas de la Gaspésie, 0,01 \$, ça va représenter pas loin de 50 %, là, à terme, une fois qu'elle a... Parce que c'est une régie en démarrage. Alors, si l'entente n'est pas respectée, le ministre peut toujours retenir l'argent. Et puis, quand c'est la moitié de votre budget... Et puis, dans le cas de l'AMT, c'est 100 millions. 100 millions, je n'ai pas, de mémoire, le budget de l'AMT global, mais 100 millions c'est une somme... Quelle que soit la taille du budget de l'AMT, 100 millions, c'est une somme considérable. Alors, bien sûr, si vous versez ça... Parce que vous taxez vos citoyens pour une fin très spécifique qui est de verser à un organisme pour ces fins spécifiques là, si l'organisme ne respecte pas, vous êtes en droit de retenir les sommes aussi. En général, le cash, c'est ce qui rappelle à l'ordre le plus vite dans notre société.

Le Président (M. Pagé): Oui. M. le député de Rimouski, oui.

M. Pelletier (Rimouski): Mais pour punir... M. le Président, pour punir, il faut qu'il y ait faute, puis, pour qu'il y ait faute, bien, il faut la constater à partir d'une reddition de comptes. Ça va être quoi, le mécanisme de reddition de comptes de ces organismes-là qui vont être à l'étude du ministère des Transports, qu'on me dit, qui gère ça, ça va être quoi? Ça va être vérifié par qui? Est-ce que le Vérificateur général débarque là, ou donner des mandats à des firmes locales, c'est une bonne idée?

Le Président (M. Pagé): ...me brûlait les lèvres. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je suis sûr que vous pourrez poser toutes les questions au ministre du Transport lors des crédits, parce que ça fait partie de l'ensemble des sommes... les fonds spéciaux, les crédits du ministère des Transports. Bien sûr, l'argent, dans le gouvernement du Québec, le Vérificateur général du Québec, bien sûr, a accès à tout ce qui existe au gouvernement du Québec. Dans le cas de l'AMT, si on prend cet exemple-là, il y a des états financiers annuels, et il y a un rapport annuel de l'AMT qui est dans la reddition de comptes. Alors, c'est très, très, très public. Je ne connais pas le système de redditions de comptes de la régie, là, qui va être mis sur pied en Gaspésie, mais, comme elle relève de la CRE, elle doit sûrement, je présumerais, faire un rapport annuel à la CRE de la Gaspésie, sûrement.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, M. le Président. Donc, M. le ministre a choisi de présenter ce sujet-là dans un omnibus, là. C'est sûr qu'il ne peut pas avoir sept, huit, ministres avec lui, là. Là, on manque le ministre des Transports, là. C'est voulu

comme ça. On pourrait toujours... Il est peut-être tard, on pourrait déposer un 244 pour entendre le ministre des Transports. Mais est-ce que le ministre peut... Parce que, là, on est sur l'article 60 puis on est prêts à passer au vote, là, mais cette question-là aurait pu être posée à 65 puis à 68. Donc, ça serait intéressant quand même d'avoir cette réponse-là avant d'avoir terminé la section sur le cent du litre d'essence en Gaspésie. Et puis on a encore huit articles sur le sujet puis on peut revenir avec notre question sur d'autres articles.

Mais je pense que les gens de... pas seulement les gens de Gaspésie puis des Îles-de-la-Madeleine... Parce que les gens qui vont payer cette cent-là, c'est des gens qui vont aller en Gaspésie puis qui vont aller aux Îles-de-la-Madeleine, donc c'est vous, c'est moi, c'est plusieurs personnes qui sont ici, là. Puis, moi, ça me fera plaisir de payer 0,01 \$ à la pompe à l'essence à Percé, par exemple, parce que ça me fait plaisir lorsque les gens de Percé achètent à Rimouski. Mais j'aimerais ça m'assurer que cette cent-là va pour le développement du transport en commun dans la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Puis je reviens sur Murdochville. Moi, je trouve que c'est une excellente idée, vous savez, de desservir Murdochville par le transport collectif, parce qu'à Murdochville c'est vraiment spécial, on peut y aller par Gaspé, c'est 70, 73 kilomètres, ou on peut y aller par Anse-Pleureuse, en Gaspésie, c'est plus de 100 kilomètres. Alors, si on peut desservir les gens de Murdochville par le transport collectif, ça serait formidable. Puis, si c'est dans l'entente... Puis, moi, j'aimerais que, quand je vais dans ce coin-là, ma cent serve à ça. Bien, moi, je dis tout simplement que c'est une réponse qu'il serait intéressant d'avoir, là, avant qu'on... bien, c'est-à-dire, d'ici à l'article 65, là, à peu près. Tant qu'on reste dans la section de l'augmentation de 0,01 \$ le litre d'essence en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

● (16 heures) ●

M. Bachand (Outremont): ...donner la réponse tout de suite, M. le député.

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, on peut donner la réponse tout de suite.

Le Président (M. Pagé): Oui, allez-y.

M. Bachand (Outremont): Puis peut-être que M. Grandisson peut... qui est le grand spécialiste de tout ce qui se fait avec les municipalités et les transports au ministère des Finances. Mais tous les rapports existent et ils sont publics. Mais allez-y, M. Grandisson.

Le Président (M. Pagé): M. Grandisson, on vous écoute.

M. Grandisson (Marc): La loi prévoit que c'est le gouvernement qui établit les modalités de versement sur recommandation du ministre des Transports et ensuite c'est le ministre des Transports qui l'administre. Le ministère va s'assurer... Donc, les modalités vont prévoir qu'il faut que le but, l'objectif visé ou les dépenses permises avec cet argent-là... le fait que les municipalités ne doivent pas se retirer du financement, etc., donc, les conditions, toutes les conditions vont être prévues, vont être approuvées par le gouvernement et gérées ensuite par le ministère des Transports.

Le ministère des Transports va verser l'argent conformément aux modalités. Et les modalités de ce type-là prévoient toujours des rapports statistiques et des rapports, donc, a priori, donc, pour voir... S'il y a des conditions dans les modalités qui sont des conditions préalables, il faut que la société de transport démontre ces conditions-là avant d'avoir l'argent. Et ensuite il y a des rapports statistiques annuels qui sont remis aux Transports par les organismes de transport pour que l'argent continue à être versé. Donc, tous ces rapports statistiques là, à ma compréhension, sont disponibles sur le site du MTQ. Donc, ces modalités-là ne sont pas encore établies. Mais, toutes les fois que le MTQ verse de l'argent, il y a toujours des vérifications a priori et a posteriori de l'utilisation des sommes qui sont prévues, et la reddition de comptes, parce que le ministre des Transports est imputable dans ce cas-là.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça, ça veut dire qu'au niveau du gouvernement, du ministère des Transports, on peut recevoir, par exemple, les états financiers annuels d'une société de transport puis on voit les sources de revenus qui proviennent du milieu, qui proviennent des usagers, qui proviennent des autres sources et qui proviennent aussi de cette taxe-là, avec les dépenses de fonctionnement. Alors, le ministère des Transports peut s'assurer que la cent a participé au fonctionnement du transport.

Deuxièmement, si on achète deux autobus pour desservir Gaspé et Murdochville, par exemple, le ministère s'assure de voir les factures puis que ces biens-là existent puis sont vraiment à l'usage du transport collectif entre Gaspé et Murdochville, par exemple. Est-ce que ça peut aller jusque-là?

M. Grandisson (Marc): ...je vous dirais...

Le Président (M. Pagé): M. Grandisson.

M. Grandisson (Marc): Oui. Excusez-moi. Quand c'est un programme de type infrastructure ou... Parce qu'il y a d'autres programmes au MTQ où c'est des programmes d'achat d'autobus. Là, il y a vraiment: Voici, vous me présentez la facture, je vous paie, etc. Dans ce cas-ci, il n'est pas prévu que le réseau achète des autobus. Ils vont faire de la

sous-traitance. C'est comme ça que ça fonctionne. C'est juste les sociétés de transport en commun des grandes villes qui achètent des autobus. Dans les plus petits endroits, c'est plus de la sous-traitance avec des... Donc, ils font de l'organisation de transport, mais ils ne donnent pas le service eux autres mêmes.

Mais vous avez raison pour le principe. C'est que les modalités qui vont être établies par le ministre des Transports ou approuvées par le gouvernement, il va y avoir des indicateurs et des vérifications, pour chacune de ces modalités-là, qu'elles sont bien respectées. Donc, si le rapport annuel ou les états financiers de la société ou l'organisme sont suffisants pour avoir l'information, c'est correct. Mais, s'il y a d'autres informations qui sont nécessaires, qui ne sont pas dans les rapports financiers, la société ou l'organisme devra les remettre au ministère des Transports pour continuer d'avoir l'argent.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski, oui.

M. Pelletier (Rimouski): ...rassurant, M. le Président. Une dernière, j'en ai parlé tout à l'heure: Est-ce que ça rentre dans le périmètre de la mission du VG, qu'il peut aller se mettre le nez dans ça aussi?

Le Président (M. Pagé): M. Grandisson.

M. Grandisson (Marc): La régie elle-même, non, mais le ministère des Transports, oui. Donc, le ministère des Transports... Le VG vérifie le ministère des Transports. Je vous dirais qu'il y a des chances que 1 million ne soit peut-être pas matériel pour les fins du budget du ministère des Transports quand il y a une vérification. Mais, s'il fait des évaluations et des statistiques ou des choses... il peut voir qu'est-ce que les... Il va s'assurer que les modalités des programmes sont respectées et que toutes les pièces justificatives sont présentes dans les différents programmes. Mais d'habitude il ne le fait pas facture par facture, il le fait par échantillonnage. Mais le MTQ, lui, il est vérifié.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): ...ce que monsieur me dit, c'est que, si le VG ne le fait pas, c'est parce que, dans son échantillonnage statistique, ce n'est pas matériel, là. Il va vérifier plus l'AMT, qui a 100 millions, qu'en Gaspésie—Les Îles. Mais, s'il y avait un call, à un moment donné, de quelqu'un là-bas puis ça rentrerait dans sa mission... Il pourrait y aller s'il décidait d'y aller. Je comprends que c'est non matériel, là, parce qu'on parle de 100 millions à l'AMT. Si Québec embarque dans ça, c'est peut-être un 30, 50 millions encore, ça fait que le million en Gaspésie—Les Îles, ce n'est pas beaucoup matériel sur l'ensemble. Mais il pourrait y aller.

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...qu'il n'y a pas ni sous-entendu ni malentendu. Je ne pense pas que c'est ça que le député, qui est comptable d'ailleurs de profession puis il sait comment ça marche... Mais le ministère des Transports est inspecté par le Vérificateur général qui a accès à tout ce qu'il veut, de la façon dont il veut et sur les programmes qu'il choisit de vérifier. Alors, s'il décide qu'il s'intéresse à ce programme-là, bien sûr il pourra le faire.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Ça devrait être comme ça avec Hydro-Québec aussi, j'imagine. Mais c'est parce que... Je pose la question, c'est parce que, le ministère des Transports, il n'y a pas d'argent là-dedans. L'argent vient des citoyens, des utilisateurs de... ceux qui achètent de l'essence et s'en va au FORT puis est redistribué, si vous voulez, à l'organisme de transport en commun. Alors, c'est un peu comme si le ministère des Transports agissait comme guichet automatique, là. L'argent passe en avant puis il s'en va là-bas. Mais le ministère a quand même un rôle important, c'est de s'assurer que l'argent des citoyens, partout au Québec, soit utilisé selon l'entente prévue, selon l'entente signée, puis il sera utilisé à des bonnes fins. Alors, je pense que c'est important quand même, pour le ministère des Transports, de s'assurer que ça se fasse correctement. Alors, c'est tout simplement pour ça que je posais des questions. Je n'ai pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Oui, oui. M. le ministre, oui.

M. Bachand (Outremont): ...à l'article 30. Me Paquin me souligne que l'article 30 de la Loi du vérificateur général lui permet d'ailleurs d'aller même dans l'organisme s'il veut suivre la subvention et son utilisation.

Le Président (M. Pagé): Mais ce que je comprends, c'est que son exercice de reddition de comptes, c'est essentiellement son bilan financier de fin d'année, hein? C'est essentiellement ça.

M. Bachand (Outremont): Son rapport annuel dans lequel il y a...

Le Président (M. Pagé): C'est ça.

M. Bachand (Outremont): ...des informations de gestion importantes et tout rapport que le ministère du Transport peut exiger dans le cadre du contrat, de l'entente de...

Le Président (M. Pagé): C'est bon. Oui. M. le député de Rimouski, oui.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, il y a des vérifications intérimaires sur ce que le VG peut faire. Ce n'est pas juste sur l'état financier de fin de l'année.

Le Président (M. Pagé): Oui, bon, parfait. Alors, ça clarifie cette discussion. Est-ce qu'on est prêts à mettre aux voix l'article 60? Oui, est-ce que l'article 60 est adopté?

M. Pelletier (Rimouski): Adopté sur division favorable.

Le Président (M. Pagé): Voilà. Adopté sur division.

M. Bachand: Favorable.

Le Président (M. Pagé): Favorable. Bon. Alors, nous sommes prêts à passer à l'article 61. M. le ministre, je vous écoute.

M. Bachand (Outremont): ...prévoit, M. le Président, que l'article 55.1.1 de cette loi... — je rappelle, pour les gens qui nous écoutent, qu'on parle de la Loi concernant la taxe sur les carburants — donc, que l'article 55.1.1 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe 1° du premier alinéa par le suivant:

«1° le produit de la majoration de la taxe prévue au paragraphe a du troisième alinéa de l'article 2.»

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Des explications, peut-être. Oui?

M. Bachand (Outremont): Je regarde, c'est une question de concordance, de légistique et d'organisation de la loi, étant donné qu'on vient introduire la Gaspésie et les possibilités pour d'autres réseaux de transport. Me Paquin, là, ça fait longtemps que je n'ai pas lu cet article-là, mais je pense que c'est... C'est essentiellement ça?

Une voix: ...

Le Président (M. Pagé): C'est essentiellement ça. Alors, est-ce que, du côté de l'opposition, il y a des commentaires, questions ou c'est clair?

Une voix: C'est clair.

Le Président (M. Pagé): Ça va? Alors donc, souhaitez-vous un autre commentaire, M. le ministre, sur votre article 61 ou ça va? M. le ministre, autre commentaire?

M. Bachand (Outremont): ...

Le Président (M. Pagé): Non? Alors, je mets aux voix l'article 61. Est-ce que l'article 61 est adopté?

M. Pelletier (Rimouski): Sur division

Le Président (M. Pagé): Adopté sur division. Alors, nous serions prêts pour l'article 62. M. le ministre, je vous écoute.

M. Bachand (Outremont): ...prévoit que l'article 55.2 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «prévue au», de «paragraphe a du». Alors, ça aussi, évidemment, on parle de concordance et de légistique ici.

Le Président (M. Pagé): C'est un peu comme l'article 61. Est-ce qu'il y a des commentaires de la part de l'opposition officielle? Non? Alors est-ce que l'article 62 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Pelletier (Rimouski): Sur division.

● (16 h 10) ●

Le Président (M. Pagé): Adopté sur division. Loi sur le ministère des Transports, c'est ce qui précède l'article 63. M. le ministre, je vous entends.

M. Bachand (Outremont): Alors, on est toujours dans ce chapitre de prévoir des possibilités de financer les transports en commun régionaux par la taxe sur les carburants. Et ça modifie essentiellement deux lois, la loi sur la taxe sur les carburants et la Loi sur le ministère des Transports. Alors, l'article 63 prévoit que l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports est modifié par le remplacement du sous-paragraphe f du paragraphe 1° par le suivant:

«f) des services de transport en commun des organismes publics de transport en commun;».

Et il n'y a pas vraiment de commentaire dans notre cahier, dans ce cas-ci. Ah! Ah! J'ai une page... Avez-vous une page avec commentaires? Mais ça vient... Je suis sûr, c'est parce que ça vient mettre cette notion générale maintenant

que c'est pour financer des organismes de transport en commun. Et, quel que soit le territoire qui viendra dans les années à venir, on aura donc cette possibilité, là, générique, au fond, pour le ministère des Transports.

Le Président (M. Pagé): Oui. Mme la députée de Vachon, sur l'article 63 ou M. le député... Oui?

Mme Ouellet: Oui.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Sur 63?

Le Président (M. Pagé): Je vous écoute.

Mme Ouellet: Vous comprendrez que le projet de loi modifie un très grand nombre de lois qu'on ne connaît pas toutes par coeur, là, et j'aimerais que le ministre... Parce que, là, c'est sûr, il nous propose des amendements au f, puis tout ça, mais, vous savez, comme ils disent en anglais, «evil is in the details». Donc, j'aimerais...

M. Pelletier (Rimouski): Ça se dit en français aussi.

Mme Ouellet: Le diable est dans les détails. Donc, j'aimerais comprendre... Parce que, là, ce qu'il y avait initialement, c'était visé à l'article 88.7 de la Loi sur les transports: «...et présents sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.» C'est quoi, l'article 88.7?

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, peut-être, Me Paquin va pouvoir répondre précisément à la question.

Le Président (M. Pagé): Alors, juste vous nommer, s'il vous plaît.

M. Paquin (Mathieu): Oui, M. le Président. Mathieu Paquin, de la Direction des affaires juridiques au ministère des Finances. Alors, je vais prendre un petit instant pour prendre ma Loi sur les transports. Alors, ici, assez simplement, ce qu'on fait, c'est qu'on vient enlever un renvoi à l'article 87 de la Loi sur le ministère des Transports pour utiliser la notion de «services de transport en commun des organismes publics de transport en commun». Et, à l'article 65, on va introduire un nouvel article, 12.32.1.1, qui, lui, va notamment prévoir une définition d'«organismes publics de transport en commun». Et là les organismes publics de transport en commun, ce sont ceux «déterminés par le gouvernement, parmi ceux visés à l'article 88.7 de la Loi sur les transports qui sont présents sur le territoire donné sur lequel la majoration de taxe sur les carburants visés est perçue».

Donc, essentiellement, on renvoie au même type d'organismes, mais on vient faire une adaptation sur le territoire parce que le paragraphe f actuel de 12.30 de la Loi sur les transports ne parle que du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Et là on fait des ajustements dans la Loi sur le ministère des Transports pour être capable, à chaque fois qu'il y a un nouveau territoire qui va être ajouté à la loi sur la taxe sur les carburants, de redistribuer ça à un organisme qui se trouve sur ce territoire-là ou, on va le voir un peu plus tard, à une partie de ce territoire-là lorsqu'on va parler d'un territoire donné, ce qu'on voit à l'article 65 toujours, lorsqu'il introduit le paragraphe 12.32.1.1.

Le Président (M. Pagé): Merci pour vos explications. Alors, Mme la députée de Vachon, oui.

Mme Ouellet: Oui. On voyait bien, là, qu'effectivement il enlevait le 88.7 et qu'on le retrouve plus tard. Mais cet article-là, 88.7, il vise quoi? Et là, ici, dans le 12.30, on visait principalement les services de transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec alors qu'actuellement le 0,03 \$ s'applique sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et qu'il n'y a même pas de majoration de taxe qui s'applique sur le territoire de Québec. Donc, je ne comprends pas, là, ce que la modification vient faire dans le f. Vous m'expliquez techniquement, là, ta, ta, ta. Je veux bien, là. Mais, au niveau du fonds, ça vient changer quoi d'enlever, ici, la référence à 88.7 et le fait que ça s'applique sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec? Je veux bien que ça soit plus générique, là, mais ce n'est pas... ce n'était pas un article qui était général. Il devait déjà y avoir un autre article pour la Communauté métropolitaine de Montréal s'il y en a un spécifique pour Québec. Donc, comment ça se fait qu'on vient changer celui-là, de Québec, alors que Québec n'est pas du tout touchée par le projet de loi?

Le Président (M. Pagé): Me Paquin, oui.

M. Paquin (Mathieu): Oui, M. le Président. Alors, plusieurs questions qui se posent. Pour la première: Pourquoi est-ce qu'on ne parle pas de Montréal à 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports?, c'est que 12.30, dans son ensemble, ce qu'il fait, c'est qu'il institue plusieurs fonds spéciaux, dont le Fonds des réseaux de transport terrestres, le FORT, et on énumère l'affectation du FORT, donc à quoi servent les sommes qui sont versées au FORT. Et on a expliqué tout à l'heure que les sommes qui vont à l'AMT, donc sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, ne vont pas dans le

FORT. Donc, c'est pour ça que cet article-là ne parle pas de la ville de Montréal, parce que les sommes ne transitent pas par le FORT.

Au moment où ces articles-là ont été écrits, la possibilité qu'il y ait une majoration de taxe sur les carburants, qui n'a pas été exercée mais qui existait, c'était pour la Communauté métropolitaine de Québec. Là, on élargit pour que ces sommes-là soient aussi versées en Gaspésie. Alors, il faut élargir l'affectation pour que les sommes, donc la majoration de taxe sur le carburant qui est versée dans ce fonds spécial là, puissent être prises sur ce fonds spécial là pour être versées aux organismes des différents territoires. Il faut élargir l'affectation du fonds. Alors, c'est ce qu'on fait à f lorsqu'on vient dire «des services de transports en commun des organismes publics de transport en commun.»

Alors, on enlève une référence précise à un territoire, référence qui ne disparaît pas complètement, elle va revenir plus tard, autrement, avec un renvoi aux dispositions de la Loi concernant la taxe sur les carburants pour faire en sorte qu'on puisse verser le financement aux différents organismes qui vont être présents sur les territoires où une majoration, telle que celle qu'on fait sur le territoire de la Gaspésie, va être faite maintenant ou plus tard.

Quant à savoir aussi quels sont les organismes visés à l'article 87.8, alors je vous les... 88.7, pardonnez-moi, je vous les énumère. Ce sont les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, les conseils intermunicipaux de transport constitués en vertu des articles 2 et 8 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, le conseil régional de transport constitué en vertu des articles 18.6 et 18.13 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la ville de Montréal et les régies intermunicipales constituées en vertu de l'article 580 du Code municipal du Québec ou de l'article 468.11 de la Loi sur les cités et villes, les municipalités régionales ou... les municipalités locales, pardonnez-moi, ou les regroupements de municipalités lorsqu'elles organisent un service de transport en commun en vertu de l'article 48.18 de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Pagé): Merci, Me Paquin. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Donc, dans le cas de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, ils veulent faire un OSBL. Est-ce qu'ils se retrouveraient sous le 48.18, que je ne connais pas?

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

M. Bachand (Outremont): Ce qu'on vient faire, là, je pense, Me Paquin, je vais le prendre dans un langage moins juridique, il y avait ce 0,03 \$... Il y avait 0,015 \$ à l'AMT. Il y a deux ans, j'ai dit: On va rajouter 0,015 \$ à l'AMT, puis je vais l'offrir à Québec. Alors, dans la loi qui a mis en oeuvre le budget, ils ont adopté... ils ont amendé la Loi du ministère des Transports, etc., prévoyant le cas de la Communauté métropolitaine de Québec. Là, aujourd'hui, on ajoute la Gaspésie. Alors, au lieu de les ajouter une par une, on enlève la référence à Québec, faire une référence générale ici pour parler «des services de transport en commun des organismes publics de transport en commun». Et on va retrouver dans les autres articles ces mêmes caractéristiques générales, ce qui va permettre un jour... — si votre région, M. le Président, décidait de procéder ainsi et avait un organisme de transport en commun, ce qui n'est pas... mais il y en a au moins huit, en tout cas, ceux de La Tuque, il y en a à Sherbrooke, il y en a à Trois-rivières, à Gatineau — ce qui permettrait, à ce moment-là... À l'avenir, quand on décidera ça dans une autre région, on n'amendera plus la Loi du ministère des Transports, on va amender la loi de la taxe sur les carburants par un BI, un amendement législatif. Puis la Loi du ministère des Transports va être écrite, rédigée de telle sorte qu'elle puisse capter ces nouveaux territoires qui viendront s'ajouter. Est-ce que j'ai bien compris ce que vous essayez de faire, Me Paquin?

Le Président (M. Pagé): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Parfait. Alors, oui, Mme la députée de Vachon.

● (16 h 20) ●

Mme Ouellet: Oui, merci, M. le Président. Oui, on avait compris là, que c'était pour avoir un terme plus générique, mais, dans le cas de la Gaspésie... C'est parce que, là, à 88.7, qu'on va reprendre un peu plus tard, là, on énumère le type de société qui peut recevoir, je crois, la majoration de taxe. Dans le cas de la Gaspésie, l'organisme qui va être créé, il va se qualifier dans laquelle des énumérations que vous avez faites? Parce que ce n'est pas une société, ce n'est pas un conseil de transport, ce n'est pas un conseil régional, ce n'est pas une régie intermunicipale, ce n'est pas une municipalité. Donc, par déduction, j'imagine que l'organisme de la Gaspésie se qualifierait en fonction de 48.18, qui est le dernier restant. Je voulais comprendre: Est-ce que c'est ça? Et quand qu'on dit 48.18, ça regroupe quoi? Parce que, là, ce qu'on dit, c'est quels organismes vont avoir... vont pouvoir recevoir, là, la majoration de taxe. Moi, ce que je veux comprendre: Dans le cas de la Gaspésie, dans la liste qui nous a été donnée, elle se qualifie dans quel numéro de la liste? Et, si c'est le dernier, là, en vertu de 48.18, est-ce qu'on peut nous l'expliquer un peu plus, ce 48.18 là qui... Pour nous, ici, sans avoir l'article en référence, ça ne nous dit pas grand-chose, là.

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

M. Bachand (Outremont): Ça indique que ça sera une régie intermunicipale. Ce qu'ils vont constituer va se qualifier comme régie intermunicipale. Donc, ça va être couvert à vos articles 88.7, 4°. C'est ce que M. Grandisson m'indique.

Le Président (M. Pagé): O.K. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Donc, ce que je comprends, c'est que, tant que la régie ne sera pas créée, ils ne pourront pas rien recevoir.

Le Président (M. Pagé): Est-ce que c'est ça, M. le ministre?

M. Bachand (Outremont): Pas nécessairement, parce qu'on peut collecter l'argent, le garder entre-temps, et, s'ils sont créés deux mois plus tard, ils recevront l'argent rétroactivement.

Mme Ouellet: Mais ils ne vont rien recevoir tant que l'organisme ne sera pas constitué en bonne et due forme. C'est ça?

M. Bachand (Outremont): Tant que l'entente ne sera pas faite avec le ministère des Transports et approuvée par le gouvernement, ils ne recevront pas l'argent.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Et, autre question, dans l'explication, juste comprendre. Je sais que ça a été fait, là, antérieurement, mais, lorsqu'on a fait ces articles-là, où on permettait à la Communauté métropolitaine de Québec d'aussi utiliser un taux de majoration, dans ce cas-là, on lui a permis a priori, sans avoir de consensus régional, sans avoir de demande régionale? Quelle a été la démarche qui a amené à faire ces modifications-là qui permettent à la Communauté urbaine de Québec d'avoir ce taux de majoration là? En fait, je ne sais même pas quel taux de majoration. Mais comment ça se fait qu'elle, elle s'est retrouvée dans la loi alors qu'elle n'avait aucune demande?

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

M. Bachand (Outremont): Parce que j'ai un préjugé favorable envers notre Capitale-Nationale, M. le Président, puis... Non, non, mais je suis très sérieux. Puis, la Capitale-Nationale, il y avait quand même des besoins de transport en commun, il y avait des débats qui étaient là. On ajoutait 0,015 \$ à Montréal, et j'ai dit: Bien, on va permettre aussi à la Capitale-Nationale de le faire. Le jour où elle décidera de le faire, le pouvoir habilitant sera déjà mis en place. Il n'y avait pas vraiment de demande d'ailleurs au Québec qui existait il y a deux ans, il n'y en avait pas. Il y avait des gens qui disaient: Taxe-nous puis donne-nous l'argent, mais il n'y avait pas des gens qui disaient: On va se prendre en main puis on va prendre la décision politique nous-mêmes, et après ça... Ça, il n'y en avait pas.

Il y avait Québec qui en parlait, qui n'avait pas pris la décision. Mais évidemment les budgets, ils tombent au mois de mars de chaque année. Alors, j'avais décidé: Ça nous fera plaisir si, dans votre débat de financement de transports en commun dans la région de Québec, c'est un outil dont vous pensez avoir besoin, l'outil est là. Alors, au lieu qu'ils se creusent les méninges en se disant: Cet outil-là n'est pas possible, il va falloir frapper à la porte du gouvernement, c'était mis sur la table. Puis c'est aux élus de Québec à décider comment ils financent leur transport en commun, par quels mécanismes et quand est-ce qu'ils en auront besoin. Mais c'est comme un pouvoir habilitant qu'on a mis en place, tout simplement.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Et, quand vous avez mis le pouvoir habilitant en place, est-ce que vous aviez, à ce moment-là, aussi décidé d'un montant de majoration pour la taxe pour la Communauté urbaine de Québec?

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

M. Bachand (Outremont): Non, il n'y a pas de montant qui est prévu. Ce sera aux élus de la Communauté métropolitaine de Québec, qui, pour l'instant, ne nous ont pas indiqué qu'ils voulaient s'en servir, le jour où ils voudront s'en servir, de dire quel est le taux qu'ils voudraient bien utiliser, et ils discuteront avec leurs électeurs à Québec et à Lévis.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: C'est beau pour moi.

Le Président (M. Pagé): Ça va? M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Dans la loi, ici, il y avait l'article 88.8 aussi qui n'a jamais été mis en vigueur, là, parce que c'était spécifiquement pour Québec. On va l'abroger un petit peu plus tard, un petit peu plus loin, là, à 67, on va l'abroger, cet article-là. Je comprends qu'il n'est plus nécessaire suite à ce qu'on adopte ici, là, à ce qu'on discute à l'article 63. Mais moi, ce qui m'inquiète un peu — je demande juste à être rassuré — c'est que, dans l'article 88.7, qu'on parlait tout à l'heure, on comprend Montréal, là, on a d'abord: «1° les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun.» Ça ressemble un peu à ce qu'on dit dans f, là, sauf qu'on ne parle pas d'instauré en vertu

d'une loi. On dit «services de transport en commun des organismes publics de transport en commun». Après ça, à 2°, on sent le besoin de rajouter Montréal, 2° et 3°, on rajoute Montréal, puis, à 4°, on rajoute «des régies intermunicipales, constituées en vertu de l'article», et ainsi de suite.

Alors, je me dis, si on fait ceci à f, c'est parce que Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine n'était pas inclus dans 88.7, dans le 4°, là. Alors, on laisse faire ça à 88.7, c'est-à-dire qu'on le laisse là, mais, ici, on n'y fait plus référence. Mais, ici, on parle de «transport en commun des organismes publics de transport en commun». Donc, Montréal serait tout inclus là-dedans, là. Je ne suis pas sûr.

Puis, deuxièmement, on ne parle plus de transport collectif. Puis est-ce que le transport collectif, c'est inclus dans le transport en commun? Puis est-ce que c'est dit à quelque part, ça, que le transport collectif est vraiment compris dans le transport en commun? Parce qu'en Gaspésie—Les Îles puis dans les régions rurales, c'est beaucoup plus du collectif intermunicipal que du intramunicipal, là. Alors, est-ce que le collectif est protégé par le nouvel article f? Puis est-ce que Montréal n'est pas plutôt menacée en ne référant plus à 88.7 mais en y allant avec cette définition-là, qui se trouve à être courte? Mais, si elle est universelle puis elle comprend tout, moi, je n'ai pas de problème avec ça, là. Mais est-ce qu'on peut être rassurés de cette définition-là?

M. Bachand (Outremont): Me Paquin va nous rassurer, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Oui. Une question importante pour les régions, hein? Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Alors, oui, M. le Président. Alors, bien, la notion d'organisme public de transport en commun, d'une part, on parle de transport en commun parce que, dans l'ensemble des règles qui s'appliquent en matière de transport au ministère des Transports, il n'y a pas vraiment, au niveau juridique, de règle... pas de règle, mais de notion de transport collectif. Donc, on va parler de transport en commun puis on va considérer que ce sont des synonymes. Alors, c'est pour ça qu'on va parler de transport en commun, notamment lorsqu'on a introduit le nouveau sous-paragraphe f à l'article 12.30.

Pour ce qui est de la portée de l'article 87.8, oui, ça permet de comprendre les organismes qui existent en Gaspésie. Avant, c'est qu'on parlait d'organismes visés à 88.7, «et présents sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec». Et là, cette précision-là, «et présents sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec», évidemment excluait les organismes de la Gaspésie, tandis que, dans la nouvelle définition qu'on introduit, par l'article 65, à 12.32.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports, on n'a plus cette restriction territoriale là, il faut être sur un territoire donné. Et ça, ça va référer à tout ou partie du territoire sur lequel la majoration de taxe est perçue. Donc, la nouvelle définition couvre tout ce qu'on cherche à couvrir.

Le Président (M. Pagé): Et est-ce que ça pourrait même inclure... Parce que, dans certains cas, il y a du transport collectif et transport adapté qui sont jumelés. Est-ce que, dans des cas comme ceux-là, ça peut causer problème?

M. Bachand (Outremont): Je vais vérifier, mais, ce que je comprends, le mot «transport collectif», ce que Me Paquin nous dit, n'existe pas juridiquement au ministère des Transports. Alors, c'est des synonymes. C'est vrai que, dans le langage courant dont on parle dans la rue, de plus en plus on parle de transport collectif, il y a une migration de vocabulaire, mais juridiquement le transport collectif, c'est du transport en commun. Le mot n'est pas utilisé, c'est ce que Me Paquin, là, nous disait. Mais c'est vrai que je le vois de plus en plus utilisé, mais il ne faut pas voir un sens différent. Dans nos lois, il n'existe pas. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

Le Président (M. Pagé): Oui. Mais...

M. Bachand (Outremont): ...oui, allez-y, Me Paquin.

Le Président (M. Pagé): Oui. Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Oui. Alors, lorsqu'on parle de transport en commun, ça inclut le transport en commun qui est adapté. Donc, si vous voyez un autobus avec une plateforme élévatrice, c'est couvert.

Le Président (M. Pagé): Donc, c'est couvert. Si vous me permettez, juste une petite question ici. Parce que vous m'avez dit tantôt que les autres régions du Québec peuvent également se prévaloir... Est-ce qu'on doit passer par une loi ou c'est seulement en faisant une demande? Est-ce qu'on doit revenir en commission parlementaire ou le ministre des Transports peut directement accorder ce privilège?

M. Bachand (Outremont): Non, c'est le ministre des Finances parce que le ministre...

Le Président (M. Pagé): Donc, il faut revenir.

● (16 h 30) ●

M. Bachand (Outremont): C'est une taxe. Alors, il faut que la région s'organise, il faut que les élus — je vais vous le répéter 100 fois — prennent la responsabilité, il faut que ça soit clair politiquement, localement, que ce sont les élus locaux qui taxent leurs citoyens, que ce n'est pas le gouvernement du Québec, quatre fois plutôt qu'une. Puis, une fois que c'est clair, là, le ministre des Finances, par un BI, va mettre en place le 0,01 \$ ou le 0,015 \$. Mais le 0,01 \$ ou le 0,015 \$,

pour répondre à la question, bien sûr revient en commission parlementaire parce que tout ce que le ministre fait ultimement doit être mis dans une loi... — je regarde mon collègue qui est critique du revenu — on doit le mettre dans une loi du ministère du Revenu. On ne serait plus obligés de modifier la Loi du ministère des Transports, avec le travail qu'on fait ici. Et ce BI là prévoirait le montant, le territoire visé dans la loi de la taxe sur les carburants, et il y aurait une entente entre le ministre des Transports, ratifiée par le gouvernement, et la régie, ou l'organisme, ou les organismes, ou la région, appelons ça la région, parce qu'on... pas juridique, dans ce cas-là.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. C'est important pour les régions, ça. Oui, oui, M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, puis il y a d'autres sujets qui sont... d'autres sujets très importants pour les régions, c'est toujours dans la définition, là, qu'on a raccourcie ici, là. Je n'ai pas de problème à ce qu'elle soit raccourcie si elle regroupe... Est-ce que des organismes comme... Bien, on l'a à Rimouski, puis il l'a dans quatre, cinq villes au Québec, je pense, un système de transport en commun qui s'appelle le taxibus. C'est un taxi, puis il y a des arrêts de taxibus, puis c'est une voiture de taxi qui arrête prendre un citoyen qui, une heure avant, a appelé puis il a dit: Je vais être à tel terminus de taxi. Puis il prend deux, trois personnes comme ça puis il va les mener au centre-ville, puis, sur son compteur, supposons que ça fait 18 \$ pour sa course de taxi, mais les citoyens ont payé chacun 3 \$, supposons, un tarif fixe. Alors, la différence est financée par l'organisme de transport en commun supporté par la ville et autres ministères aussi, et autres sujets. Alors, premièrement, ça, est-ce que c'est couvert par la définition de transport en commun?

On a aussi d'autre chose au Québec, comme Allo-Stop, Allo-Stop, pas celui qu'on parle ici, parce que ça, c'est à but lucratif. Mais, si un organisme à but non lucratif organisait, par exemple, des transports de covoiturage, comme ça se fait à... C'est à Alma, je pense, qu'il y a un organisme de covoiturage, qui s'appelle Option Transport. Et est-ce que ça, toutes ces options-là, ça peut être couvert dans la définition qu'on a ici, là, du transport en commun? Dans l'ancienne définition, c'est sûr qu'on voyait bien que ce n'était pas là, là. Mais là, quand on parle de transport en commun, c'est un terme assez général, est-ce que ça couvre aussi ces... je dirais ces initiatives-là dans les régions?

Le Président (M. Pagé): ...une question, oui.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, le texte de loi parle quand même de «services de transport en commun des organismes publics de transport en commun», pas des organismes... pas de la business qu'on pourrait mettre sur pied tous les deux, là. On n'est pas un organisme public de transport en commun. Mais peut-être que Me Julie Massé, que vous voyez nous approcher de temps en temps, qui est du ministère des Transports Québec, pourrait répondre à votre question.

Le Président (M. Pagé): ...si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

Mme Massé (Julie): Julie Massé, avocate légiste à la Direction des affaires juridiques, transports et affaires notariales. Le transport en commun, il est... Bon, il y a les sociétés de transport en commun, mais, quand on sort, ça doit être organisé par le monde municipal, donc les régies. Et c'est vraiment les municipalités qui peuvent organiser le transport en commun, et là ils vont aller contracter avec des compagnies de transport.

Le transport peut être fait par autobus mais peut effectivement être fait par taxi. Donc, dans le premier exemple qui a été donné, effectivement ce serait du transport en commun tant et aussi longtemps que c'est organisé soit par la régie intermunicipale ou par une municipalité. C'est ce qu'on appelle du transport organisé, en vertu de l'article 48.18 de la Loi sur les transports. Dans le second exemple que vous me donniez, là, ce serait un organisme qui organiserait son propre Allo-Stop. Ça ne serait pas couvert parce que ce n'est pas organisé par les municipalités.

Le Président (M. Pagé): Oui. M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Puis le troisième exemple que je donnais... Allo-Stop, ça va. Le troisième exemple, je parlais d'Option Transport à Alma. Ça, c'est un organisme qui a été mis sur pied avec la participation du député du comté, de la MRC, de la commission scolaire, du service de transport adapté, des organismes communautaires, puis ils ont formé un organisme en vertu de la partie III de la Loi des compagnies, c'est-à-dire sans but lucratif. Est-ce que cet organisme-là pourrait être reconnu dans le transport en commun? Est-ce qu'elles doivent remplir une formule spéciale? Est-ce qu'elle peut être admise à prime abord, là?

Le Président (M. Pagé): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Oui. En fait, c'est le gouvernement qui organise le transport, O.K.? C'est vraiment en vertu de la Loi sur les transports. L'article 48.18 prévoit que c'est une municipalité. Ça peut être une régie intermunicipale et ça pourrait être une MRC quand elle déclare sa compétence. Si c'est l'organisme qui organise elle-même le transport puis elle fait ses propres horaires, ses propres tarifs, c'est sûr que ça ne sera pas couvert par ça. C'est vraiment... Il faut que l'organisateur soit une municipalité, ou une régie intermunicipale, ou une MRC. Par la suite, si c'est la MRC, par exemple, après avoir déclaré sa compétence, qui organisait, à ce moment-là, oui, ça pourrait être couvert parce qu'ils feraient affaire avec une autre compagnie pour donner du service. Mais là il faudrait vraiment voir la structure de ces services de transport là pour pouvoir répondre complètement.

M. Pelletier (Rimouski): ...Option Transport, on pourrait leur dire puis le dire aussi à d'autres organismes au Québec qui voudraient... qui auraient la même initiative, il y aurait intérêt, avantage à se faire chapeauter par une grande municipalité ou une MRC, par exemple. À ce moment-là... Parce qu'Option Transport, c'est une entreprise à but non lucratif, il y a un conseil d'administration composé de gens qui représentent... un représentant de la MRC, un représentant de la SADC du Lac-Saint-Jean, et ainsi de suite. Mais cet organisme-là, qui ne rentrerait pas aujourd'hui dans la définition de «transport en commun» pour fins de subvention, pourrait se placer sous l'égide ou sous le chapeau d'une MRC ou d'une ville, Alma, ou de deux MRC, en fait, puis, à ce moment-là, il pourrait être admissible, il pourrait être considéré comme un organisme ici de transport en...

Parce qu'on ne fait plus de référence ici, dans l'article, là, comme on le faisait dans l'autre, «un organisme public de transport en commun sous l'égide de la Loi sur les transports publics». On dit tout simplement, là, «un organisme public de transport en commun». C'est très large. Ça peut comprendre bien, bien des choses, là. Puis on ne fait plus référence à 88.7, là.

Mme Massé (Julie): M. le Président, je pense qu'il faut...

Le Président (M. Pagé): Me Massé, oui.

Mme Massé (Julie): Pardon. Merci. Je pense qu'il faut vraiment lire les articles ensemble, parce que c'est des articles qui se définissent. C'est-à-dire qu'on a le paragraphe f qu'on vient ajouter, effectivement, qui a l'air très large à la première lecture. Par contre, l'article 12.32.1.1, c'est là qu'on vient définir la notion d'organisme public de transport en commun. C'est un article qui va être ajouté par l'article 65 du projet de loi... Et c'est là qu'on vient faire le pont avec 88.7. Et 88.7, l'organisme de transport ne sera jamais Option... excusez, j'ai perdu le nom, Option Transport, ça va demeurer la municipalité, ça va demeurer la MRC ou la régie intermunicipale. C'est elle qui organise les transports, donc c'est elle qui recevrait l'argent, là.

Le Président (M. Pagé): M. le député de... M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, il ne faut pas oublier aussi, là, que... Il faut regarder le transport, mais il faut regarder la taxation aussi. On n'aura pas un spaghetti, là, de taxations à travers le Québec, là. On parle vraiment de régions, là, quand on parle de ça. La Communauté métropolitaine de Montréal, c'est grand, Québec, là, on parle de la Gaspésie. Alors, on n'aura pas une centaine ou 100... Je ne sais pas combien d'ententes, combien de MRC on a au Québec. On en a une centaine, là, on en a 104 MRC au Québec, là. Il n'y aura pas 104 prix de l'essence différents à travers le territoire.

D'ailleurs, un des grands défis des élus régionaux, c'est toujours... qui sont très proches de leurs commerçants, évidemment. Parce qu'il y a un système de taxation, mais, à la frontière, de l'autre côté, cette surtaxe n'existe pas. Alors, ça prend des régions qui ont des territoires géographiques assez autonomes.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, mais, quand le ministre dit qu'il n'y aura pas 104 prix différents de l'essence au Québec, ça veut dire que ce qu'il veut dire, c'est: si c'est 0,01 \$, ça va être 0,01 \$ partout, là. Parce que le prix de l'essence, il n'y a pas juste la cent, là, hein? Puis le prix de l'essence est très différent d'une région à l'autre souvent. Ça, je pense que le gouvernement n'a aucun contrôle là-dessus. D'ailleurs, on a déjà posé des questions dans ce sens-là puis on est venus à bout de se faire dire que c'est les pétrolières qui mènent, hein, ce n'est pas le gouvernement du Québec.

M. Bachand (Outremont): ...pénaliser les pétrolières, nous. Je ne pense que vous suggériez ça non plus.

M. Pelletier (Rimouski): Ah non, non.

M. Bachand (Outremont): Peut-être qu'il y en a un autre, là, qui est assis à notre droite en Chambre, qui est plutôt à gauche, qui pense ça.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Pardon?

Le Président (M. Pagé): On revient sur l'article 63, oui, M. le ministre.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, sur l'article 63, oui.

M. Bachand (Outremont): ...l'article 63, M. le Président.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, oui, parce qu'à mon avis c'est très important, parce que, moi, j'ai peur qu'on échappe... Mais comme Me Massé l'a dit, c'est vrai qu'à 65 on revient avec les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Là, on revient... on remplace la Loi sur les sociétés de transport. Ça veut dire qu'un organisme intermunicipal, une régie, peu importe, a à s'inscrire... se faire accepter sur la loi des transports

en commun puis, à ce moment-là, si elle est dans la liste des organismes reconnus par la loi sur les transports en commun, elle revient dans la définition d'un transport en commun qui peut profiter du 0,01 \$ de taxe, là.

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

M. Bachand (Outremont): ...être simple, là, puis Me Massé me corrigera, mais c'est le secteur public qui organise, c'est le secteur public qui est en contrôle. Maintenant, oui, il peut sous-traiter à des entreprises diverses — d'ailleurs, ils vont le faire en Gaspésie — qui viennent du secteur privé. Mais c'est le secteur public qui est en charge, c'est le secteur des CRE, des régions, des municipalités, ce sont les élus régionaux qui prennent les décisions. Après ça, qui effectue le service? Bien là, c'est une décision qu'ils prennent pour des mesures d'efficacité puis de taille parfois aussi.

● (16 h 40) ●

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. M. le député de Rimouski. M. le ministre, la demande de la Gaspésie, c'est pour l'ensemble de la Gaspésie. Il y a des régions qui sont très grandes, et parfois le nord d'une région et le sud d'une région ont leurs transports collectifs qui sont bien différents et qui ne sont pas nécessairement concordants l'un et l'autre. Est-ce qu'une sous-région pourrait demander le 0,01 \$?

M. Bachand (Outremont): Il faut être très pragmatique et regarder ça cas par cas.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. On reviendra sur toutes les régions, ce qui est possible ou non, mais, moi, je voudrais juste comprendre, parce que, lorsque le ministre dit que c'est organisé par la municipalité, le mot «organisé», là, pour moi, ce n'est pas clair. Est-ce qu'un OSBL, que ce soient ceux qui ont été mentionnés par mon collègue, que ce soient des OSBL de transport adapté, transport en commun adapté, est-ce qu'ils pourraient recevoir de l'argent de la majoration de la taxe? Est-ce que ça serait possible qu'il en reçoive directement ou indirectement, là, via la municipalité? Parce que ce qu'on voit dans la définition qui est enlevée... qui est enlevée en 63 mais qui est remise en 65, là. Ce qu'on voit dans cette définition-là, c'est les organismes publics. Donc, je ne vois aucun OSBL qui pourrait se qualifier en vertu de 88.7. Donc, est-ce qu'un OSBL pourrait se qualifier pour recevoir de l'argent pour un service de transport en commun, que ce soit pour des gens, je dirais, ordinaires ou du transport adapté?

Le Président (M. Pagé): Sans être parrainé... votre question, c'est sans être parrainé par la MRC, là, hein?

Mme Ouellet: Bien, dans ces...

M. Bachand (Outremont): ...elle a posé une question, puis je ne sais pas si elle veut comprendre ou si elle ne veut pas comprendre...

Le Président (M. Pagé): Allez-y, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...mais c'est clair que c'est la régie, c'est le secteur public. C'est clair par ailleurs qu'une régie... le secteur public peut décider de faire exécuter son offre de transport d'une municipalité à l'autre par le privé, si elle le veut. C'est possible, mais c'est la régie qui est en contrôle. Après ça, qui exécute sur un territoire? Dans la grande région de Montréal, on sait que c'est public, mais, dans des grands territoires avec peu de monde, ils font comme ici, ils mentionnent dans leur communiqué — d'ailleurs, en Gaspésie — qu'ils vont faire affaire, pour certains morceaux de services, avec Orléans Express. C'est très bien. C'est eux qui prennent la décision.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je voudrais juste que le ministre reste respectueux dans ses introductions. Mais je veux...

M. Bachand (Outremont): ...utilisé le mot «organisé» qui déformait mes propos, je pense, alors...

Mme Ouellet: Non. Non. Bien, je peux vous dire, ce n'est pas mon intention, c'est parce que vous dites...

M. Bachand (Outremont): Parfait.

Mme Ouellet: C'est parce que, quand vous avez répondu, vous avez parlé des services qui étaient organisés par les municipalités. Donc, pour moi, quand qu'on dit «des services organisés», ça veut dire souvent, c'est qu'elle les gère, là, «organisés», c'est qu'elle les gère, qu'elle le fait. Pour moi, je n'avais pas compris que, dans le mot «organisés», vous pouviez sous-traiter. Parce que, pour moi, ce n'est pas clair, là. Ce qu'on voit maintenant dans 65, là, qui était initialement dans le 12.30, là, on dit: Les organismes qui auront accès à ce taux de majoration là sont «des organismes publics visés à l'article 88.7», dont on a fait le listing du 88.7. Donc, c'est les seuls organismes qui auront droit à la majoration. Mais est-ce que ces organismes-là, après ça, peuvent se revirer de bord et, comme vous dites, transférer l'argent?

Parce que, là, pour moi, transférer l'argent, ce n'était pas d'organiser le service, là, de choisir l'horaire comme... Parce que, dans les légistes, il y a des gens qui disaient: Choisir l'horaire, choisir... Et j'avais cru comprendre que, si un organisme, par exemple, de transport adapté, choisit l'horaire, choisit ses employés, etc., bien ça ne se retrouve pas à être un organisme visé... un organisme public visé à l'article 88.7, donc n'aurait pas accès au financement. S'il n'a pas accès directement, est-ce qu'il peut avoir accès indirectement, donc que la municipalité reçoive le financement et que la municipalité décide de le verser à l'organisme? Est-ce que ça, c'est possible? Parce que je ne vois pas qu'il puisse avoir accès directement, selon le libellé actuel. Et moi, je crois, que ces organismes-là devraient pouvoir avoir accès au financement. Ce n'est pas parce que ce sont des OSBL et non pas des organismes publics qu'ils ne livrent pas des services de transport en commun qui sont nécessaires. Donc, à ce moment-là, si ça n'est pas visé, peut-être qu'on peut faire un amendement pour que ce le soit, là.

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je pense qu'il faut juridiquement essayer de rester simple. Il y a des conférences régionales des élus, il y a des MRC, il y a des régies intermunicipales qui sont nos... il y a des organismes de transport en commun, de sociétés de transport. C'est là où va l'argent. Puis ce n'est pas vrai que le ministre des Finances va donner de l'argent directement à un petit groupe, là, qui travaille dans une petite municipalité. Si la régie, elle, dans sa gestion du transport en commun dans son territoire, demande, je suppose, par appel d'offres, mais demande... fait un contrat avec une société privée — allons-y, là — une société privée, comme, des fois, à Montréal, d'ailleurs, ils vont contracter avec des taxis, des fois, s'ils ne sont pas capables de subvenir... bien là elle sera libre de le faire. Mais c'est elle qui gèrera les sommes, ce n'est pas le ministère des Transports à Québec qui va gérer ça.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Alors, il a un accès indirect comme ça à deux étages, à trois étages, mais suite aux décisions prises par les élus et l'organisme public régional.

Le Président (M. Pagé): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Est-ce qu'une municipalité ou une MRC qui n'a pas d'organisme public de transport ou qui ne le gère pas directement dans la municipalité pourrait recevoir de l'argent pour ensuite le transférer à un OSBL? Ou est-ce qu'une MRC ou une municipalité qui n'a pas d'organisme de transport serait obligée de se créer une coquille seulement pour recevoir... donc se créer une structure additionnelle seulement qui servirait de transition pour l'argent, qui ensuite irait soit à des organismes OSBL ou même à des organismes privés qui sont les organismes présents de transport en commun?

Le Président (M. Pagé): Merci, madame.

M. Bachand (Outremont): ...

Le Président (M. Pagé): Oui.

M. Bachand (Outremont): ...répondre à la question, mais je vous dirais que, politiquement... Et là l'exemple que vous donnez, c'est comme si vous avez quelqu'un qui n'organise rien en transport en commun puis qui ne fait rien en transport en commun. Là, on est là pour augmenter l'offre de services dans le transport en commun par des gens qui en font déjà et qui contribuent déjà. Moi, ma première réponse, ça serait de dire: Si vous vous créez un système de transport en commun, vous allez aussi y contribuer, ce n'est pas le sou des automobilistes qui va le faire. Quel est l'effort que vous, vous allez faire, vous, la région, vous, les municipalités, etc.? Et là le gouvernement pourrait intervenir et faire contribuer les automobilistes, alors... Mais arrêtons...

C'est parce que c'est des questions excessivement théoriques. À moins que vous ayez un cas très particulier d'une municipalité qui a un besoin qu'il va me faire plaisir d'examiner ou si c'est un grand débat théorique de droit qu'on pose. Aujourd'hui, là, les cas qu'on a, là, on a eu Montréal, Québec, qui ne s'en est pas servi, puis là il y a la Gaspésie. Puis, au fond, on pense aux grands réseaux de transport en commun qui existent. Je sais que Sherbrooke dit: Tiens, ça, c'est intéressant. C'est toujours compliqué dans une région parce que les élus doivent prendre une décision. C'est une décision politique lourde de conséquences, parce que c'est un sou dans la poche des automobilistes. Alors, on peut bien imaginer, là, 2 000 cas de situations pour les 2 000 municipalités du Québec, mais, à un moment donné, il faut aussi être pragmatique dans notre... comme législateurs, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Alors, est-ce qu'on attendait les précisions ou...

M. Bachand (Outremont): Oui, si les juristes veulent répondre par ailleurs à la question...

Le Président (M. Pagé): Oui? Me Paquin ou Me Massé?

M. Bachand (Outremont): ...sur un plan plus technique que moi.

Le Président (M. Pagé): Me Massé? Me Massé, je vous écoute.

Mme Massé (Julie): Oui. Bien, en fait, je voulais juste ajouter que le transport en commun actuellement au Québec, c'est vraiment encadré. C'est-à-dire qu'il y a des sociétés de transport qui peuvent le faire. Sinon, on rentre vraiment dans l'organisation du transport en commun en vertu de la Loi sur les transports. Puis, quand on parle d'organiser, là, c'est vraiment un pouvoir... c'est la municipalité qui va prendre des règlements puis qui va prendre des résolutions pour pouvoir l'organiser. Ça fait que ce n'est pas quelque chose qui se délègue à un OSBL, là, c'est vraiment quelque chose qui est de la compétence de la municipalité. Et, quand on arrive pour faire le transport sur le terrain, une fois que c'est organisé, là, à ce moment-là, c'est vraiment par contrats qu'ils peuvent y arriver. Donc, c'est peut-être le complément d'information que je pourrais rajouter.

Le Président (M. Pagé): Merci, Me Massé. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Pour moi, je m'excuse, là, mais ce n'est pas clair. Là, on demande... Parce que, par exemple, dans le cas de la Gaspésie, là, puis là, dans ce cas-là, il y a peut-être plusieurs MRC, puis tout ça, mais ils n'ont pas actuellement... ils ne gèrent pas directement, ils n'ont pas d'organisme qui gère le transport en commun, mais ils ont quand même du transport en commun sur place qui est réalisé par des organismes à but non lucratif. Donc, est-ce qu'il y a une municipalité qui aurait pu... Là, je ne sais pas, dans le cas de la Gaspésie, si c'est cet organisme-là qui va prendre de l'expansion ou s'il en crée des nouveaux, mais prenons comme hypothèse que c'est cet organisme-là qui va prendre de l'expansion. Est-ce qu'au lieu d'avoir à créer un nouvel organisme de toutes pièces qui va servir juste de transition, est-ce que la municipalité n'aurait pas pu recevoir, ou la MRC, directement l'argent pour ensuite le verser à l'OSBL?

Et, dans le cas de la Gaspésie, cet OSBL là — parce que le ministre voulait un cas précis, prenons ce cas-là, par exemple — l'OSBL pourra recevoir de l'argent qui provient de la majoration ou toutes les activités de l'OSBL devront être versées à la régie? Est-ce qu'ils devront complètement transformer leur fonctionnement actuel de transport en commun pour se conformer aux règles qu'on écrit ici?

• (16 h 50) •

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

M. Bachand (Outremont): ...mais il existe quelque chose en Gaspésie, là. Ils ne partent pas de zéro, là, contrairement à ce que vous dites. C'est un Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, à l'origine, qui est un OSBL. Pour pouvoir avoir accès à ça, ils vont se transformer juridiquement en régie, et donc ils entreront dans les cadres législatifs, et ils auront accès à ces sommes d'argent.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je veux comprendre pourquoi est-ce qu'on oblige l'OSBL à se transformer en organisme public via ce projet de loi là? S'il fonctionne déjà correctement, quel est l'avantage d'obliger les démarches administratives de structure? Parce que le cas de la Gaspésie n'est pas unique, là. S'il y a d'autres régions du Québec qui veulent avoir accès à ça, elles vont devoir passer par tout le même processus administratif de... un peu de structurite, là. Pourquoi est-ce que vous croyez que c'est nécessaire de passer par le changement de structure, donc de passer par le changement de statut d'un OSBL à un organisme public style régie? Pourquoi est-ce que l'OSBL n'aurait pas pu recevoir, dans sa structure actuelle, les montants?

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

M. Bachand (Outremont): Ce qu'on m'indique, et puis c'est intéressant comme question de la députée de Vachon, mais, il y a aussi des normes qui existent au Québec puis il y a des règlements qui existent. C'est des normes avec le ministère des Transports. Et c'est un projet, là, avec cet OSBL, qui existe, mais qui ultimement ne cadre pas avec toutes les normes du ministère des Transports. Alors, s'ils veulent... les gens ont le droit de prendre des initiatives, mais, s'ils veulent devenir un organisme de transport en commun et faire une régie, bien ils ont des normes à respecter aussi. Puis, s'ils ne respectent pas les normes, les députés de l'opposition seraient les premiers à dire: C'est écoeurant, l'argent est donné à des gens qui ne respectent pas les normes! Il y a des normes au ministère des Transports, et, oui, pour accéder à l'argent, ils doivent se transformer en régie.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Une voix: ...

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, en Gaspésie, comme on voit, là, c'est une association d'organismes, là, qui font du transport en commun. Mais là ils mettent leurs forces en commun pour s'assujettir à la possibilité de récupérer cette cent-là, puis là ça va s'appeler une régie. Est-ce que c'est possible à l'association tout simplement de se convertir, en vertu de la partie III de la Loi des compagnies, là, de se convertir en régie... D'abord, c'est quoi, la définition d'une régie, comparée à une association, comparée à une compagnie à but non lucratif, et tout ça? C'est...

Le Président (M. Pagé): Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...le député de Rimouski qui a tout à coup un intérêt particulier, là, avec sa collègue, pour la Gaspésie. Les élus de la Gaspésie sont bien contents, hein, premièrement, là. On ne leur complique pas la vie, là. Ils sont bien contents, ils applaudissent, ils sont très heureux parce qu'ils vont pouvoir organiser le transport en commun pour leurs citoyens. Mettons ça d'abord bien clair, correctement. Ils ont un organisme, aujourd'hui, qui s'appelle le Réseau de transport collectif. Ça existe, ça a un budget d'à peu près 1,6 million, actuellement, par année, là. Ce n'est pas inexistant et ça vient ajouter... Et la question technique que vous posez par la suite, je vais laisser un de nos deux éminents juristes répondre à cette question.

Le Président (M. Pagé): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Oui, M. le Président. Alors, à la question de savoir si un OSBL de la partie III de la Loi sur les compagnies peut se continuer en régie, bien la réponse, c'est non, d'une part, parce que la partie III de la Loi sur les compagnies ne comporte aucune disposition qui permet une telle continuation et, d'autre part, les dispositions qui prévoient les régies intermunicipales de transport ne permettent pas les dispositions permettant de recevoir un OSBL de la partie III comme régie intermunicipale. Et d'ailleurs, quand on regarde comment ça fonctionne, une telle régie, on conçoit très mal, même, qu'on puisse faire passer un OBNL, qui est un organisme privé, à un organisme public qui est composé de plusieurs municipalités.

Le Président (M. Pagé): Merci, Me Paquin. M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Mais, dans le cas de la Gaspésie, là, quand on a, là, ce qu'on appelle le REGIM, là, ça, c'est un organisme, qu'on nous dit, d'après le registre des entreprises, c'est une entreprise, c'est un organisme, c'est une compagnie en vertu de la partie III. Si on dit «incorporée en vertu de la partie III des compagnies», c'est une compagnie à but non lucratif en vertu de la partie III. Puis là on parle de régie. Dans leur cas, on n'a pas besoin de parler de régie, là. Comme elle est là, comme elle est située là, elle est correcte, elle est admissible. C'est un organisme de transport en commun selon la Loi sur le transport en commun. Est-ce qu'elle est correcte comme ça?

Le Président (M. Pagé): Oui, Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est ça, c'est que ce n'est pas un organisme de transport en commun au sens des définitions. Actuellement, puis peut-être que ça pourra vous rassurer, les démarches par les MRC sont entamées avec le ministère des Affaires municipales pour créer la régie intermunicipale. Et, pour créer une régie intermunicipale, là, il y a vraiment des dispositions, puis il va y avoir vraiment des avis du ministre des Affaires municipales. Donc, c'est quelque chose de très formel. Actuellement, comment qu'ils procèdent, c'est que les municipalités ont nommé un mandataire pour organiser leur transport en commun. Mais, comme je vous ai dit, l'organisation du transport en commun, ça se fait par règlements municipaux. Donc, ce n'est pas un pouvoir qui se délègue par une simple entente. Le pouvoir va être délégué à la régie intermunicipale, mais il ne peut pas être délégué à un OSBL.

Et la manière dont on a fonctionné, dans le fond, ça a été comme un peu une tentative pour voir si le transport en commun pouvait fonctionner en Gaspésie, ça a été concluant, ça a été positif. Maintenant, il faut vraiment qu'on en fasse du transport en commun qui est conforme à la Loi sur les transports, là, donc que ça va être les municipalités qui vont prendre la réglementation. Dans ce cas-là, une fois que la régie intermunicipale va être créée, ça va être la régie qui va pouvoir prendre les règlements. Elle va organiser le transport et elle va continuer à donner, dans le fond, les contrats qui étaient déjà donnés. Donc, l'organisation...

Mais c'est vraiment... le transport en commun, comme je vous disais, c'est encadré par la législation, ce sont vraiment les municipalités qui peuvent le faire. Donc, c'est pour ça que l'OSBL ne peut pas venir remplacer la régie intermunicipale. Il faut vraiment la créer conformément aux lois, là, municipales. Puis, dès que ça va être fait, ça va pouvoir fonctionner conformément à tout l'ensemble du corpus législatif en matière de transport en commun.

Le Président (M. Pagé): Merci, Me Massé. M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): On va créer une régie, ce qu'on est en train de faire, en discussion avec le ministère, on va créer une régie, puis après ça on va transférer les actifs de l'association dans la régie, et puis c'est la régie après ça qui va gérer le transport en commun en Gaspésie. En fait, ce n'est pas un intérêt artificiel, là, sur ce qui se passe en Gaspésie; c'est que, justement, c'est qu'on veut que ça marche. C'est bien beau de dire: On modifie la loi, là, pour donner la chance aux gens de la Gaspésie de percevoir leur 0,01 \$ de taxe, mais il faut que ça marche après, aussi, là.

Puis moi, j'aimerais ça savoir comment ça va fonctionner, comment on va former une régie, mais après ça comment on va transférer les actifs, les argents, puis ainsi de suite, les sommes et la gestion à la régie. Puis la régie, elle ne sera pas une coquille vide, là, qui va juste recevoir le 0,01 \$ puis le distribuer aux associations, j'imagine, elle va gérer le transport en commun en Gaspésie puis aux Îles-de-la-Madeleine. Puis l'association qui existe actuellement, en vertu de la partie III, normalement elle devrait être abolie. Alors, on ne gardera pas deux structures. Puis celle qui existe actuellement ne se conforme pas à ce qui est prévu dans la loi actuelle, donc c'est la régie intermunicipale qui va... transport collectif qui va se conformer à la Loi sur le transport en commun.

Donc, il y a un exercice à faire, là. Est-ce que ça prend une loi privée pour former la régie puis transférer les actifs ou si c'est tout simplement un exercice comptable et légal, là, pour faire ces transferts-là? En fait, c'est pour rassurer

les gens de la Gaspésie—Les Îles, là, que le nouvel organisme, qui n'est pas en place aujourd'hui... Il faut leur dire, là, il n'est pas en place aujourd'hui, là. On a juste le nom, là. J'espère que le nom est réservé. Mais est-ce que ça va être possible de le mettre en place pour que cet organisme-là se conforme... entre dans la définition des organismes de transport en commun, comme on le dit à l'article suivant, là, on appelle ça... pour organiser... On parle: «...aux organismes publics de transport en commun, pour financer les services de transport en commun qu'ils organisent.» Ça vient de là, M. le ministre, le mot «organisent», là. Ce n'est pas péjoratif.

Le Président (M. Pagé): Merci. M. le ministre, oui.

● (17 heures) ●

M. Bachand (Outremont): ...je vais laisser nos experts parler, mais je pense que nous, on est là pour simplifier la vie des citoyens et non pas la compliquer. Donc, je salue le travail que les élus de la Gaspésie ont fait au cours des dernières années, parce qu'ils ont parti une initiative pour organiser un service pour leurs citoyens au niveau du transport en commun, ils se sont mis ensemble, ils ont ramassé leur argent, de toutes les municipalités, ils ont créé cet organisme qui s'appelle, justement, le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, ça rend des services, on est rendus à 90 000 passages cette année, et ils se sont organisés pour bien le faire, puis là ils veulent aller à une étape subséquente.

Aller à une étape subséquente, oui, il y a des cadres normatifs qui existent aux Affaires municipales puis aux Transports. Puis c'est pour ça que les experts du gouvernement, du ministère des Affaires municipales, du ministère des Transports sont à leur disposition, pour leur permettre, suite aux décisions du ministre des Finances et du gouvernement, de dire: On va vous donner de l'argent puis on va vous aider à organiser ça, que ça rentre dans le cadre normatif, qui est prévu par ailleurs pour l'ensemble du Québec, de telle sorte que le Vérificateur général pourra bénir ce qui est fait et non pas fournir du matériel à l'opposition, en disant: C'est ça, vous avez fait ça tout croche. Ça ne sera pas fait tout croche, on va favoriser la vie des élus, on va arriver aux fins auxquelles ils veulent arriver, mais, pour ces fins-là, il y a un certain nombre de transformations qui doivent être faites.

En passant, M. le député de... on m'indique que... Je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'actif, là, c'est-à-dire qu'ils ont des liquidités puis ils donnent des contrats fondamentalement à des gens qui offrent le service, là, aux citoyens, là. Ce n'est pas leur réseau d'autobus puis leur réseau de minibus...

Le Président (M. Pagé): Au début de votre intervention...

M. Bachand (Outremont): Oui, il y avait l'autre partie de la question, qui était plus technique...

Le Président (M. Pagé): Oui. Me Paquin ou Me Massé, oui.

M. Bachand (Outremont): ...comment ils vont organiser les transformations. Mais ce sont des travaux qui sont en cours et des réflexions qui sont en... «work in progress», comme on dit. Non?

Le Président (M. Pagé): Souhaitez-vous plus... Non?

M. Bachand (Outremont): Non, moi, c'est correct. Si vous n'avez pas la réponse, ce n'est pas un problème. Vous pouvez passer à... il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Pagé): Il n'y a pas d'obligation. De toute façon, l'opposition va revenir avec une question si on a besoin d'un complément d'information. Oui, maître...

M. Pelletier (Rimouski): Je peux préciser ma question.

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): C'est parce qu'actuellement il y a un réseau de transport collectif pour Gaspésie—Les Îles. Ce réseau-là, c'est une association qui est incorporée en vertu de la partie III de la Loi des compagnies. On me dit qu'une compagnie, en vertu de la partie III de la Loi des compagnies, ne se qualifie pas pour ce programme-ci. Alors, qu'est-ce qu'on fait? On crée une régie. On crée une régie, puis cette régie-là... j'ai l'impression que cette régie-là va être gérée par des gens qui sont déjà à l'association.

Moi, je veux savoir comment on va rendre cette association-là admissible à ce programme-là par la création d'une régie? C'est quoi, les étapes qui vont être faites, là? Puis comment qu'on peut dire aux gens de la Gaspésie—Les Îles aujourd'hui... les rassurer puis leur dire: Oui, avec la régie qu'on va créer, vous allez, à partir du 1er juillet, être admissibles à ce programme-là parce qu'on va faire les étapes suivantes. C'est ces étapes-là, c'est tout.

Le Président (M. Pagé): Oui. Alors, M. le ministre ou Me Paquin?

M. Paquin (Mathieu): Oui, M. le Président. Alors, ici, c'est assez simple. La compagnie de la partie III dont on parle, ce réseau-là, en ce moment, c'est une partie III, ce n'est pas admissible, et on ne transformera pas ça pour le rendre admissible. Ce qu'on va faire, c'est qu'on va la dissoudre, puis il va y avoir un nouvel organisme qui va exister, qui va être la régie, constitué conformément à la loi, et le nouvel organisme, lui, va être admissible.

M. Pelletier (Rimouski): C'est simple.

Le Président (M. Pagé): Voilà. Alors, je pense qu'on vient d'éclaircir tout le monde, là. Mme la députée de Vachon? Oui, je vous écoute.

Mme Ouellet: Toujours sur ce sujet-là, parce que... C'est sûr, ça concerne la Gaspésie, mais ça concerne aussi plusieurs régions. Il y a Alma qui a un système de transport qui est un peu organisé actuellement comme la Gaspésie, donc avec des organismes à but non lucratif. Et là on nous dit... Parce que, nous autres aussi, on salue, là, l'initiative. Sur le fond, là, on s'entend, là, puis on salue l'initiative de la Gaspésie. Puis je pense que, s'il y avait le plus de régions possible qui amélioreraient leur transport en commun, là, ça serait juste bénéfique pour l'ensemble du Québec.

Donc, on est d'accord avec le fond, mais on veut s'assurer, au niveau justement, comme vous dites, des cadres normatifs puis tout le changement de structure, que ça ne soit pas une lourdeur qui soit un frein à cette volonté-là des régions de vouloir aller faire plus de transport en commun et d'aller chercher une majoration au niveau de la taxe.

Donc, moi, j'aimerais comprendre qu'est-ce qui, dans un OSBL comme ce qui existe actuellement en Gaspésie, comme ce qui existe actuellement, par exemple, à Alma, qu'est-ce qui fait en sorte que ce n'est pas correct? Parce que, moi, je veux bien qu'on se donne de la valeur administrative quand il y a de la valeur ajoutée. S'il y a vraiment une valeur ajoutée de transformer d'un organisme à un autre... Mais est-ce que vous pouvez nous expliquer, dans le cas, par exemple, de la Gaspésie ou dans celui d'Alma, pourquoi que l'OSBL... quelles sont les règles si importantes du ministère du Transport, ce qui fait que cet OSBL là ne pourrait pas recevoir l'argent parce qu'il n'est pas normé? C'est quoi, la différence d'encadrement? Et quelle est la vraie valeur ajoutée de transformer l'OSBL en régie, là?

Le Président (M. Pagé): M. le ministre ou...

M. Bachand (Outremont): Je vais voir si... Parce qu'au fond la question là, enfin, est passionnante comme question, mais c'est toute l'organisation du ministère du Transport et comment fonctionne le transport en commun au Québec, dont on pourrait débattre pendant des heures. Intéressant pour les parlementaires et le public. Je vais voir s'il y a quelqu'un du ministère des Transports qui peut répondre à la question. Sinon, bien, il n'y aura pas de réponse à la question de la députée. Est-ce qu'il y a quelqu'un du ministère des Transports qui peut répondre à cette question philosophique?

Le Président (M. Pagé): La valeur ajoutée de... Moi, je pense que... Oui. Allez-y, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Je m'excuse, mais... On fait notre travail de législation. Et ce n'est pas une question philosophique, c'était vraiment une question de comprendre la lourdeur administrative du changement. Parce qu'on sait très bien, dans des programmes comme ça, si, à un moment donné, les lourdeurs sont trop grandes, ça peut être des freins à utiliser ces programmes-là. Donc, moi, je ne le connais pas en détail, ce programme-là, on en n'a pas beaucoup, de cas. Il y a un cas qui s'est fait facilement, qui était... versé directement à l'AMT. L'AMT, une structure existante, ça n'a pas été un problème.

Là, on voit qu'il n'y en a pas beaucoup, de cas qui vont faire des demandes. Il peut y avoir deux raisons. Ça peut peut-être être parce que faire une augmentation de taxe sur l'essence, ce n'est pas nécessairement toujours populaire. Ça, c'est un choix local, régional qui se fera. Mais l'autre raison pourrait être qu'il y a une lourdeur administrative associée à ce processus-là, qui est trouvée trop grande. Donc, moi, j'essaie de comprendre, de pouvoir avoir une information, que les gens puissent me rassurer qu'effectivement la lourdeur administrative qui est imposée, de dire que ça doit absolument être un organisme public, et les OSBL qui sont déjà en place, qui font le travail, ne peuvent pas se conformer, et donc que ça oblige un changement de structure pour les gens qui sont déjà organisés comme ça...

Puis, comme on avait dit ce matin, ce qui fonctionne bien, on ne le change pas. On avait ce genre d'argument là, ce matin, sur un autre article. Donc, j'essaie de comprendre pourquoi ce qui fonctionne bien, dans ce cas-ci, il faut le changer. Et, s'il y a une valeur ajoutée à faire ce changement-là parce qu'il y a vraiment des règles importantes qui ne sont pas respectées par l'OSBL, bien j'aimerais comprendre quelles sont ces règles-là si importantes qui ne sont pas respectées par l'OSBL, qui exigent un changement de structure puis qui exigent de changer ce qui fonctionne bien.

Le Président (M. Pagé): Oui. Alors, je pense, vous allez avoir une réponse. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Un élément de la réponse, mais qui est un élément de philosophie politique publique. Parce qu'on ne parle pas d'un groupe qui organise quelque chose de façon efficace sur un territoire, on parle de fonds publics. Puis les fonds publics, ultimement, doivent être... transiter par des organismes publics, des élus, hein? Les fonds publics, ultimement, il y a un élu qui est imputable. Le ministre des Finances est imputable, le ministre du Transport est imputable, il y a des élus régionaux qui sont imputables. Un OSBL, ce n'est pas imputable. Alors, à un moment donné, ça prend une structure juridique, une coquille juridique, ça prend une organisation juridique qui est imputable, au niveau de la mission de transport en commun, de l'argent que le public verse.

Après ça, une fois qu'il est imputable, s'il veut donner le contrat à XYZ qui est sur un OSBL qui opère sur trois coins de rue, il le fera. Mais ça prend une organisation — et qui sont définies dans les lois du ministère des Transports, au niveau du transport en commun — qui est sous la responsabilité d'élus et sous l'imputabilité d'élus. Les élus sont imputables devant la population des gestes qu'ils posent, ce qui n'est pas le cas d'un OSBL qui opère sur un terrain, alors... Parce que vous le partez de la base. Moi, je le pars de l'argent du peuple qui s'en va et qui... Donc, les gens doivent être imputables. Alors, ce qui est imputable, ce sont les organisations qui sont là puis dans lesquelles les élus siègent. Et ils sont responsables

de l'argent qui leur est confié par la population ou par le gouvernement du Québec, via les... C'est de l'argent qui vient de la population aussi, tu sais. Moi, je vois ça aussi simple que ça, sans connaître à fond toute la structure du ministère des Transports. Oui.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je comprends tout à fait l'imputabilité. De toute façon, le fonds est géré par le ministère du Transport, qui lui-même est imputable, là. Et, si on veut avoir une imputabilité locale, on pourrait tout à fait dire que l'argent peut transiter par la MRC ou par la municipalité sans qu'il n'y ait obligation de créer un organisme. Et, pour moi... Et ça, ce n'est pas possible, actuellement. Et, lorsque le ministre...

Puis là j'ai deux questions. Avec les propos du ministre, j'ai une nouvelle question, mais j'ai toujours la même question qui existe: Quels sont les avantages d'avoir à transformer un organisme à but non lucratif en régie? C'est quoi, les avantages en termes de conformité à la loi sur le transport, qui est assez importante pour obliger cette transformation-là, qui est quand même de la structure, qui est une lourdeur? Des lourdeurs, ça peut être nécessaire quand il y a des avantages.

Mais, après ça, moi, je n'ai pas compris qu'un OSBL, par exemple l'organisme en Gaspésie, s'il ne se transformait pas, il pourrait avoir accès à l'argent, par exemple, si la municipalité recevait l'argent, et que la municipalité, après ça, pourrait se virer de bord pour la donner à l'OSBL. Je n'ai pas compris que c'était possible, ça. Ou, si on créait une régie qui est une coquille, mais que l'OSBL était encore existant, que l'argent pourrait juste transiter par la régie et s'en aller à l'OSBL, je n'ai pas compris que c'était possible. Parce que j'ai compris que l'organisme qui reçoit l'argent doit être un organisme public mais qui doit organiser les transports. Il ne peut pas juste transiter l'argent. Donc, est-ce que c'est exact qu'un organisme pourrait recevoir l'argent et ensuite le transférer à un OSBL ou à une entreprise privée? Est-ce que ça, ça serait possible? Je ne vois pas ça d'écrit, là.

● (17 h 10) ●

Le Président (M. Pagé): M. le ministre ou maître... Oui. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...éléments dans la question de la députée. Je reste sur les questions d'imputabilité. L'article 88.7 parle de régies intermunicipales, parle de «municipalités locales ou [de] regroupements de municipalités lorsqu'ils organisent un service de transport en commun», mais ça prend des élus qui sont au centre de la décision. C'est aussi simple que ça.

Maintenant, on est dans des cas très théoriques ici, là. Lorsqu'on tombe en Gaspésie, ils ont un projet, il fonctionne, puis les élus gaspésiens sont bien contents, puis ils sont bien heureux, puis ils ont surtout hâte que ça passe puis que ça rentre en vigueur. Là, s'il y a d'autres élus au Québec, on est un gouvernement pragmatique, on va trouver les solutions pour le faire. Alors, on peut bien, dans la vie, soulever 42 cas d'espèce, mais ça en prend un devant soi. Il y a un autre maire qui m'a écrit récemment, d'une grande agglomération, puis qui dit... — agglomération, pas techniquement, là — puis qui dit: Moi, ça m'intéresse. Je ne sais pas s'il a rendu sa lettre publique ou non. C'est pour ça que je ne donne pas son nom à ce moment-ci. Mais on va prendre les cas, cas pas cas, là. Ce budget-là, ça fait deux ans, puis là c'est les premiers qui s'organisent, alors.

Puis probablement, peut-être qu'à un moment donné il va y avoir des cas qui vont être différents, puis on va s'adapter, puis on va être au service des citoyens. Puis, si ça demande un petit amendement législatif, on le fera. Mais on ne passera pas, aujourd'hui... On pourrait donner un contrat aux juristes de l'Université Laval et aux gens de transports de l'Université de Montréal, disant: Donnez-nous les 42 cas d'espèce qui peuvent revenir au Québec, dépendant du regroupement de municipalités, etc., puis assurez-vous de faire une loi de 82 pages qui couvre les 42 cas. On n'est pas là. On est bien, bien simples.

Il y a une autre société de transport qui existe... Les 0,03 \$, il y en avait à Montréal puis il y a possibilité à Québec. Là, il y a la Gaspésie, puis on se rend compte qu'il faut élargir les notions. Puis ça, bravo aux élus de la Gaspésie, de la façon qu'ils se sont organisés. Des entrepreneurs; ils l'ont fait. Là, maintenant, comme ils veulent de l'argent public du ministère des Transports, c'est de l'argent public de leur municipalité, bien il y a des formes qu'il faut qu'ils respectent, les plus simples possible. Puis, s'il y a d'autres cas, bien, on regardera les autres cas, cas par cas.

Mais l'article est assez large quand il parle de municipalités locales ou de regroupements de municipalités. Mais il y a des élus qui sont imputables. Puis, nous, on veut que des élus soient imputables et non pas... Ce n'est pas 12 maires qui sont autour d'une table puis qui disent: Bien, voici, c'est une bonne idée, envoyez donc l'argent à XYZ. Parce que 12 maires, ce n'est pas imputable, ça. C'est imputable individuellement, mais, collectivement, 12 maires de municipalités, s'ils ne sont pas regroupés dans une structure quelconque, ils ne sont pas collectivement imputables. Il faut qu'il y ait... Et c'est pour ça qu'ici on parle de régie. Puis ça fait l'affaire de la Gaspésie parce que c'est un grand territoire, beaucoup de municipalités, alors ils sont très heureux de faire ça.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. En fait, on ne regarde pas 42 cas, là, on en regarde un en particulier, puis peut-être même deux avec Alma. Et notre volonté, c'est de faire en sorte de s'assurer qu'il n'y ait pas une lourdeur administrative qui fasse en sorte que cette possibilité-là soit moins utilisée à cause de la lourdeur administrative. Donc, moi, j'aimerais quand même avoir des réponses. Parce que de l'imputabilité, il y en a au niveau des MRC, il y en a au niveau des municipalités. J'aimerais comprendre et j'aimerais, si c'était possible, que les gens du ministère du Transport qui sont présents puissent nous indiquer c'est quoi, quelles sont les différences de conformité entre un organisme qui est constitué en vertu de 88.7 et qui est un

organisme public et un organisme à but non lucratif. Parce que, là, on a un cas précis et on exige quand même aux gens de la Gaspésie...

Et, tout à fait d'accord, félicite l'initiative de la Gaspésie, et c'est une bonne chose, mais, si on peut améliorer l'efficacité de l'État, je pense que c'est toujours une bonne chose. Et je veux essayer de comprendre: Est-ce que c'est la meilleure façon de leur exiger de transformer leur organisme à but non lucratif en régie ou s'il n'y aurait pas une façon beaucoup plus simple de procéder? Et quels sont les avantages de procéder par cette transformation-là de structure? Quels sont les avantages? Moi, je suis sur le fond. Quels sont les avantages de demander un changement de structure?

Ils ont déjà un organisme à but non lucratif qui fonctionne bien, qui rend le service, ils sont obligés de tout changer leur structure pour se conformer à la loi. S'il y a des avantages, je veux bien. Je n'ai aucun problème, s'il y a des avantages. Mais j'aimerais qu'on nous les indique, ces avantages-là, à nous, les parlementaires qui sont ici. Il doit bien y en avoir, des avantages, pour qu'on demande à des élus municipaux, à un organisme à but non lucratif de changer complètement leur organisation.

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. Premièrement, dans le cas d'Alma, je ne sais pas si vous aviez un mandat des gens d'Alma, vous avez l'air à vous intéresser particulièrement aux gens d'Alma.

Mme Ouellet: Parce qu'il y a des gens qui sont du coin, ici.

M. Bachand (Outremont): Est-ce que des gens d'Alma vous ont demandé quelque chose? Parce que moi, je peux dire, comme ministre des Finances, il n'y a aucun élu d'Alma qui m'a demandé quelque chose. Et j'ai demandé aux gens des Transports. C'est grand, le ministère des Transports, ils ont peut-être demandé à quelqu'un, mais ils n'ont aucune demande d'Alma. Alors, on peut parler de n'importe quoi, là, mais il faut quand même être concret et pratique. Est-ce que les élus d'Alma vous ont demandé quelque chose ou, là, vous êtes allée piger dans un ordinateur: Il y a un organisme... tiens, c'est un bon exemple? Non, non, mais, à un moment donné, là, bien, je pense que les gens ont le droit de savoir de quoi on parle quand on parle de quelque chose. Alors, moi, ici, je dois vous dire que, moi, comme ministre des Finances, il n'y a jamais aucun élu d'Alma ni de la région, pour Alma, qui m'a demandé de voir comment ils pourraient s'organiser puis est-ce que leur système d'organisation n'est pas adéquat.

Quant aux gens de la Gaspésie, je réitère qu'ils sont très heureux, mais qu'ils comprennent très bien que ça prend une forme organisationnelle qui assure l'imputabilité des élus dans la façon dont la forme... et conformément, aussi... Dieu sait qu'on a assez de misère avec les cadres des municipalités au Québec, là, vous voulez créer une autre patente à gosses à côté? Alors, on essaie de rentrer ça dans le cadre de gouvernance des municipalités puis du ministère des Transports. C'est ça qu'on essaie de faire. M. le Président. Je n'ai pas d'autre commentaire sur l'article 63.

Le Président (M. Pagé): Je peux vous dire, M. le ministre, que, depuis qu'on est en train de discuter ça, là, moi, j'ai reçu des courriels de la région des Laurentides, qui a un intérêt évident, là, pour ce qu'on est en train de faire, alors. Puis je pourrai vous en faire la démonstration. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je pense que le ministre n'a pas bien compris nos interventions. On ne veut pas créer aucune nouvelle structure, c'est le ministre qui, par sa loi, veut créer une nouvelle structure. Nous, on veut voir si on ne pourrait pas fonctionner avec les structures existantes. Et j'ai toujours ma même question, auquel il n'a pas répondu: Est-ce que c'est parce qu'il n'y en a pas, d'avantage de faire le transfert de structure? Est-ce que c'est parce qu'il n'y a pas d'avantage de changer d'un OSBL à une régie? Parce que c'est quand même de l'imputabilité des élus. Et, si les élus décident, par entente, de verser de l'argent à certains organismes, je veux dire, ils ont une imputabilité, ils s'entendent sur une entente, on l'a vu, là, il y a des ententes qui sont écrites, là. Donc, à ce moment-là, l'imputabilité, elle est là parce que les élus sont là. Quel est l'avantage? C'est-u parce qu'il n'y en a pas? S'il n'y a pas d'avantage, qu'on nous le dise. Moi, c'est juste ça que je veux avoir comme réponse. Non, il n'y en a pas, d'avantage, on fait ça pour faire de la lourdeur administrative puis on fait ça pour que ça soit compliqué pour le monde d'avoir accès à la majoration de taxe, c'est-u ça, la réponse?

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

M. Bachand (Outremont): Oui. Ça sera mon dernier commentaire. Ma réponse est très simple, là, M. le Président. Le transfert de fonds publics, au niveau de l'imputabilité du ministère des Transports... ils vont être transférés à une structure publique, des élus, ce qui n'est pas le cas d'un OSBL. Voilà.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, M. le Président. Est-ce que la CRE est une structure publique imputable? Je crois qu'ils gèrent d'autres fonds. Est-ce qu'une MRC est une structure publique imputable?

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

M. Bachand (Outremont): Les municipalités peuvent, en vertu de la loi, s'organiser, les regroupements de municipalités peuvent; les OSBL, non.

Le Président (M. Pagé): Donc, considérés comme imputables. Tout à fait.

M. Bachand (Outremont): Bien sûr que les élus sont imputables.

Le Président (M. Pagé): D'accord. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Mais c'est parce que ce qu'il y a dans la loi, c'est qu'on ne peut pas envoyer ça à une MRC qui n'organise pas son transport, à moins que vous me disiez le contraire. Parce que, là, il reste quand même un certain flou sur ça. Est-ce qu'on pourrait envoyer l'argent à une MRC, qui est imputable, qui, elle, prendrait la décision de le verser à un OSBL? Est-ce que ça, ça serait acceptable?

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

M. Bachand (Outremont): ..j'ai fait tous les commentaires sur cet article du projet de loi, M. le Président. S'ils sont contre, ils voteront contre. Moi, je suis prêt à voter.

Le Président (M. Pagé): Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, M. le Président. On n'est pas contre l'article, on aimerait comprendre, on aimerait avoir une réponse. On ne le sait pas si une MRC peut recevoir l'argent et le transférer à un OSBL. Parce que, si c'était le cas, peut-être qu'en Gaspésie ils n'auraient pas besoin de transformer leur organisme. Donc, est-ce qu'on pourrait juste avoir une réponse? Si le ministre ne le sait pas, est-ce qu'il peut laisser ses collègues... On a plein de monde ici, là, je ne sais plus combien, là — un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 — 27 personnes du côté gouvernemental, est-ce qu'on pourrait avoir une réponse? Est-ce qu'effectivement l'argent peut être versé à une MRC qui, elle, n'a pas de service de transport en commun, là, qu'elle gère directement parce qu'il y a un OSBL qui le fait sur son secteur, et verser l'argent à l'OSBL? Est-ce que ça, c'est acceptable en vertu de l'écriture du projet de loi, là? Est-ce que ça serait possible de faire ça comme ça?

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de...

● (17 h 20) ●

M. Bachand (Outremont): ...Me Massé a déjà répondu plusieurs fois que des MRC — ce sont des élus imputables — doivent organiser... «Organiser», ça veut dire de passer des règlements, ça veut dire de décider des tarifs, ça veut dire de décider des dessertes. Une fois qu'ils ont fait ça, bien là ils peuvent... l'exécution peut être faite par une organisation à but lucratif, sans but lucratif, etc. Mais ça prend cet organisme imputable parce que ce sont des élus qui prennent des décisions d'élus par forme de règlement, des décisions de tarification, des décisions de desserte sur leur territoire. C'est aussi simple que ça. Alors, ils ne peuvent pas juste dire: Pffft, je transfère l'argent! Ils ont une responsabilité qui est normée sur la façon de l'exercer dans le cadre des lois du ministère des Transports et des lois des Affaires municipales. Ce n'est pas compliqué, M. le Président. Maintenant, si la députée a des échos de la Gaspésie et qu'ils ne sont pas contents de le faire, alors c'est parfait avec ses questions. Si elle invente des problèmes là où ils n'existent pas, elle a le droit. Moi, je suis très satisfait de ce qu'on a fait, puis c'est très appuyé par les élus, et on va voter pour cet article, de ce côté-ci.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, M. le Président. Je comprends très bien que le ministre est très satisfait — j'espère — de ce qu'il a fait parce que j'espère que sinon il ne nous le présenterait pas. Et lui, il a eu l'occasion de suivre ce dossier-là, d'en prendre connaissance, d'avoir toutes les informations qu'il souhaitait auprès du ministère, auprès des autres ministères, pour l'éclairer et pouvoir porter son jugement qu'effectivement, lui, c'était satisfaisant pour lui. Nous, nous arrivons, comme législateurs, avec un projet de loi qui touche une... un projet de loi qui touche une trentaine de lois. Nous cherchons à avoir de l'information, ce n'est pas très compliqué, pour le meilleur fonctionnement de l'État possible. Donc, ce que je comprends de ce que le ministre des Finances nous dit, c'est-à-dire qu'une MRC ne pourrait pas sous-traiter, par exemple, la gestion de son transport en commun à un organisme à but non lucratif, ça ne serait pas possible de le faire. Première question.

M. Bachand (Outremont): M. le Président, je n'aurai pas d'opinion juridique ici, je suis très... Je ne donnerai pas d'opinion juridique ici. Je suis très surpris, déçu de voir qu'une annonce qui a été faite mais préparée, préparée dès le mois de décembre par l'ensemble des élus de la Gaspésie, dans lesquels je pense que le Parti québécois a un député, comme le député de Matane, qui a mené à une... donc, un long débat régional qui a mené à une décision du ministre des Finances, le 18 février, et qui était un débat connu, qui... aucune information sur la façon dont c'est accueilli sur le territoire et qu'ils en prennent connaissance sans avoir parlé à leurs collègues. Mais, en tout cas, de ce côté-ci, on se parle entre collègues, quand on siège ici, puis on essaie de voir s'il y a des vraies questions qui se posent ou s'il y a des débats théoriques qui doivent être faits. Mais ça va probablement, M. le Président — pour ceux qui nous écoutent — dans le cadre des six, huit, 10 premières heures avant qu'on se rende à l'article 1 de ce projet de loi là. Alors, j'accepte ça de façon très zen. Mais c'est pour ça que, moi, je suis prêt à passer au vote sur cet article.

Le Président (M. Pagé): Oui. Mme la députée de Vachon, avez-vous d'autres questions sur ce sujet-là?

Mme Ouellet: M. le Président...

Le Président (M. Pagé): Oui, allez-y. Je vous entends.

Mme Ouellet: ...je comprends que le ministre des Finances n'est pas là pour donner une opinion juridique, mais je crois qu'on a des légistes qui sont ici, d'ailleurs plus qu'une personne légiste, donc est-ce qu'on pourrait avoir la réponse à ce qu'effectivement une MRC pourrait sous-traiter son transport en commun à un organisme à but non lucratif?

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre ou...

M. Bachand (Outremont): ...Me Massé, si vous êtes à l'aise pour répondre à la question, allez-y.

Le Président (M. Pagé): Me Massé, oui.

Mme Massé (Julie): La MRC qui va avoir déclaré sa compétence en transport en commun ne peut pas sous-traiter le pouvoir réglementaire, c'est une compétence législative qui lui est propre. Donc, pour l'organisation du transport, la détermination des tarifs, par exemple, c'est vraiment la MRC qui va pouvoir le faire. Ce qu'elle peut donner à contrat, même ce qu'elle doit donner à contrat, c'est vraiment ce qui se passe, c'est l'autobus qui circule, qui s'arrête à l'arrêt, donc c'est le transport en commun en tant que tel. Mais tout ce qui est l'organisation — horaire, tarification — ça se passe par résolution, par règlement. Donc, c'est vraiment la MRC qui peut le faire, et c'est la seule, en fait... Un OSBL n'a pas ces pouvoirs-là, ce n'est pas dans sa compétence.

Le Président (M. Pagé): La régie de la MRC.

Mme Massé (Julie): Bien, la régie intermunicipale, la municipalité, la MRC qui a déclaré sa compétence.

Le Président (M. Pagé): C'est ça. Merci, Me Massé. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, M. le Président. Merci pour la réponse. Et là on revient toujours à ce que vous appelez le terme «organiser». Là, vous avez donné deux exemples: faire les horaires et les trajets. Est-ce que, dans le mot «organiser»... Qu'est-ce que ça comprend, le mot «organiser», là?

M. Bachand (Outremont): M. le Président...

Le Président (M. Pagé): Oui. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...moi, je vais, à ce moment-ci, des fois il faut la permission pour que les gens... Parce que la permission marche des deux bords. Je pense qu'on a toute l'information qu'il faut, je ne vois pas la pertinence, ultimement, dans ce cas-ci, où on parle de la Gaspésie. Et je pense qu'on a répondu à toutes les questions de la députée de Vachon.

Le Président (M. Pagé): Écoutez, je vous indique, M. le ministre, qu'à ce moment-ci, compte tenu qu'il y a deux paragraphes à l'article 63, chaque député dispose de 40 minutes en tout pour pouvoir...

M. Bachand (Outremont): 40 minutes...

Le Président (M. Pagé): ...faire des interventions, et poser des questions, évidemment. Alors, il reste à peu près 18 minutes à la députée de Vachon et 18 min 40 s au député de Rimouski. Alors, je vous laisse commenter et poser d'autres questions.

M. Bachand (Outremont): Est-ce que vous voulez une réponse, M. le Président? Ils peuvent parler pendant 40 minutes, tout à fait, mais, à un moment donné, on peut interpréter aussi les questions... qu'il ne faut pas donner d'intentions, bien sûr, prêter d'intentions à personne. Mais est-ce qu'on est obligés de répondre à toutes les questions? On peut répondre de la façon... Donc, moi, je considère qu'on a répondu. C'est la même question qui se répète. La réponse de Me Massé, c'est la même réponse qu'elle a donnée il y a une demi-heure. Puis elle avait donné cette réponse-là. Je suis sûr que, si on allait dans les galées, on trouverait qu'à la même question elle a eu la même réponse. Alors...

Le Président (M. Pagé): Écoutez, M. le ministre, dans le passé, j'ai entendu plusieurs députés, à certains moments, même tenir des propos qui étaient moins pertinents. Dans ce cas-ci, je pense que c'est tout à fait pertinent. Alors, je vous invite à continuer à commenter ou poser vos questions.

Mme Ouellet: Oui. Bien, c'est la question et j'aimerais ça que le ministre permette à ses légistes de pouvoir nous répondre. Je pense qu'on est là, on fait un travail de législation. Et, je répète, on appuie la Gaspésie dans sa démarche. On fait un travail de législation. On sert à comprendre. Le travail qu'on fait ici, en commission parlementaire, ce n'est pas de

faire... Et vous me passerez l'expression, M. le Président, on n'est pas là pour faire du «rubber stamping». Donc, on essaie de comprendre comment les choses fonctionnent. Dans ce cas-ci, il me semble y avoir une lourdeur administrative. Peut-être que je me trompe, mais j'aimerais avoir des réponses. On a des gens compétents qui sont ici. Donc, j'aimerais ça que le ministre des Finances leur donne la permission de nous répondre.

Nous, on a un consentement ouvert. À chaque fois que le ministre demandait, parce qu'il n'avait pas la réponse aux questions, il demandait consentement pour que ses collègues puissent répondre, et c'est arrivé à plusieurs reprises depuis le début de la commission parlementaire, on a tout à fait ouvert notre consentement. Et je pense qu'on serait beaucoup plus productifs et ça serait beaucoup plus structurant d'avoir une ouverture et d'avoir une réponse à nos questions que, comme ça, de faire des commentaires pour essayer de... de museler... je ne sais pas si c'est parlementaire, mais tant les fonctionnaires que l'opposition officielle.

Le Président (M. Pagé): Alors, M. le ministre, est-ce que vous laissez le consentement à soit Me Paquin ou Me Massé de répondre à la question?

M. Bachand (Outremont): Bien, toujours, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Oui? D'accord.

M. Bachand (Outremont): Mais, «museler», d'ailleurs, c'est sûrement un mot antiparlementaire, parce qu'on ne pense pas que nos adversaires sont des animaux, hein? Parce que «museler», c'est un terme qui sert à empêcher quelqu'un de s'exprimer. Mais c'est un langage que je n'ai jamais sûrement, ni dans mes pensées, ni dans mes actions... Mais j'essaie de comprendre. Moi, j'ai une question pour la députée de Vachon. Parce que, nous, on veut que ça fonctionne par le secteur public. Est-ce qu'elle veut qu'on rentre le secteur privé dans l'organisation du transport en commun? Est-ce que c'est ça que, par ses questions, elle veut venir insérer ici dans ce projet de loi là?

Le Président (M. Pagé): Oui. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Bien, ça me fera plaisir de répondre à sa question, mais j'aimerais ça avoir, pour commencer, les réponses aux questions que j'ai posées, de la part, là, des légistes. Et on reviendra après, là. Avant de répondre à sa question, j'aimerais comprendre comment ça fonctionne. Et ça nous permettra peut-être, justement, après, de voir s'il y a des améliorations à faire. Ou peut-être pas. Peut-être qu'effectivement, comme le prétend le ministre, c'est parfait comme ça. Peut-être. Mais, pour l'instant, nous n'avons pas l'information pour être capables de porter un jugement. Il nous semble qu'il y ait une lourdeur administrative. Et tant mieux si on se range aux prétentions du ministre. Sinon, on aura peut-être des amendements à proposer.

Le Président (M. Pagé): Parfait. Et j'ai le consentement du ministre pour que nos deux juristes ici puissent répondre. Donc, soit Me Paquin ou Me Massé? Oui, allez-y.

● (17 h 30) ●

Mme Massé (Julie): Oui. O.K. Ce que ça comprend, l'organisation du transport en commun, là: premièrement, ça va être la municipalité... Prenons le cas de la municipalité ou de la régie intermunicipale. La régie intermunicipale, c'est elle qui va donner des contrats. Donc, les contrats, par exemple, quand on pense en Gaspésie, il y a des contrats avec Orléans Express pour les places disponibles. Donc, les contrats avec Orléans Express, c'est elle qui va les donner. La régie va également... c'est elle qui va prévoir les clauses de ce contrat-là. Donc, c'est elle qui a le pouvoir de voir comment elle engage les sommes.

Quand on parle de l'organisation, c'est aussi ce qui est prévu par résolution ou par règlement. On parle de la tarification... Je vais juste reprendre... Donc, on parle... les services qui visent les parcours, la fréquence, l'horaire des voyages, la manière dont cela doit se faire également. Tu sais, c'est une municipalité, c'est des services qui sont publics, donc il y a vraiment beaucoup de publications dans les journaux pour que les citoyens en soient informés. C'est vraiment quelque chose qui est structuré pour que ce soit la municipalité qui ait le contrôle du transport en commun qui est fourni sur son territoire. Par la suite, là, c'est le transporteur qui va avoir obtenu le contrat qui va réaliser au quotidien ce transport en commun là. Mais c'est vraiment, là, la tarification, les horaires, les parcours, donc c'est la forme concrète que prend le transport en commun. C'est la Régie intermunicipale qui doit organiser. C'est ce qu'on entend par «organiser». Le reste, l'autobus qui circule, qui s'arrête aux bons endroits, ça, c'est vraiment le transporteur qui va le faire.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie Me Massé. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, M. le Président. Donc, actuellement, juste pour bien comprendre, en Gaspésie, c'est l'OSBL qui fait les horaires, les tarifs, les trajets, c'est elle qui négocie avec Orléans Express pour les places. Donc, c'est ça qui devra être transféré. Et, en Gaspésie... parce que je dis Gaspésie, mais ça pourrait être ailleurs, parce que je sais qu'il y a des organismes à but non lucratif qui réalisent aussi le transport en commun dans certains cas, donc, si ces éléments-là étaient transférés dans une régie avec les horaires, puis tout ça, est-ce qu'après ça cette régie-là pourrait donner en sous-contrat à un OSBL qui réalise, là, qui fait les trajets et qui a les autobus, etc., là?

Le Président (M. Pagé): Merci. Me Massé.

Mme Massé (Julie): Oui. Les contrats vont pouvoir... C'est-à-dire l'organisation va devoir aller à la Régie intermunicipale pour ce qui est de la réalisation du transport en commun. À ce moment-là, un OSBL pourrait avoir le contrat. Dans le cas de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, à ma connaissance, il n'y a pas de réalisation du transport en commun par le régime actuellement. C'est vraiment toute l'organisation qui a été faite par le régime.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, M. le Président. Donc, pour répondre au ministre des Finances, non, nous, tout ce qu'on essayait... C'est lui qui parlait d'entreprises privées, de contrats qui pouvaient être donnés aux entreprises privées. Non, nous, tout ce qu'on essayait de comprendre, c'est au niveau des organismes à but non lucratif qui sont fonctionnels actuellement et qui fonctionnent bien, tant en Gaspésie... Et, lorsqu'on citait Alma, c'est à titre d'exemple, parce qu'on sait qu'il y a un organisme à but non lucratif qui est là. Et ce qu'on fait comme loi, là... Et c'est pour ça que le ministre, d'ailleurs, il fait ces changements-là, il fait les changements pour qu'on n'ait pas à retoucher à cette loi-là à chaque fois. Parce qu'il disait: Bon, quand il y aura un cas spécifique, on reviendra. Bien, non, c'est justement, on... On est en train de travailler pour faire quelque chose qui va favoriser le plus possible le transport en commun au Québec.

J'aimerais savoir, de l'opinion des légistes, si le ministre le permet, quel serait l'inconvénient que l'argent soit reçu par une MRC qui ensuite... Je comprends, là, qu'au niveau de la gestion des horaires... Mais ça fonctionne quand même assez bien, la gestion des horaires actuellement, en Gaspésie, par l'OSBL, comme dans d'autres régions. Donc, quel serait l'inconvénient de faire en sorte que l'argent transite, par exemple, par une MRC et qui ensuite pourrait aller à l'OSBL? Parce que, dans cet OSBL-là en particulier, il y a plusieurs élus qui siègent, là. Donc, ce n'est pas complètement déconnecté, là, de la municipalité, là. C'est un OSBL qui a été créé, qui est en lien pour pouvoir répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes, là, un organisme à but non lucratif, donc ils visent leur mandat. Donc, quel inconvénient vous voyez à la structure actuelle?

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. Est-ce que j'ai quelqu'un pour répondre?

M. Bachand (Outremont): Je vais laisser les juristes répondre aussi, mais je reviens toujours à la question fondamentale, que les élus de la Gaspésie, actuellement, ils ont fait un projet pilote, ils ont fait quelque chose de simple, mais, dans la gestion des fonds publics globaux, collectifs du Québec, il faut que ce soit par des élus, avec des structures où les élus sont imputables. Ce n'est pas le cas de cette structure-là. Même si les élus siègent, cette structure-là, ce n'est pas les élus, comme institution, comme gouvernance collective, qui sont imputables, puis ce n'est pas plus compliqué que ça. Mais je comprends que la députée de Vachon essaie de trouver les chemins par lesquels l'argent public pourrait aller dans des endroits où les élus ne sont pas imputables, mais je suis en désaccord avec ça.

Le Président (M. Pagé): On ne peut pas prêter d'intention à qui que ce soit dans la salle...

M. Bachand (Outremont): ...M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Alors, c'est votre conclusion, mais on ne peut pas prêter des intentions aux parlementaires. Alors, est-ce qu'il y avait...

Une voix: ...

Le Président (M. Pagé): Oui. Alors, peut-être, Me Paquin ou Me Massé, sur la question de la députée de Vachon? Me Massé.

Mme Massé (Julie): Bien, peut-être ajouter qu'on est dans les structures municipales, puis les structures municipales sont vraiment régies par... Tu sais, il y a vraiment des règles pour les municipalités, puis ces règles-là ont été bâties justement autant pour protéger, pour la reddition de comptes, et tout, et je pense que d'en sortir, ce serait comme donner une taxe qui serait gérée par un OSBL, donc on perdrait de la reddition de comptes, là.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. Mme la députée de Vachon, est-ce que...

Mme Ouellet: Oui. Je comprends que vous revenez à l'argument de l'imputabilité, là, mais, l'imputabilité, on peut l'avoir... Premièrement, c'est le ministère du Transport qui fait l'allocation, qui est imputable. Ensuite, elle peut tout à fait transiter via une MRC, où les gens sont tout à fait imputables. Là, c'est juste que votre critère d'organisation, lorsqu'ils font les horaires, les trajets, puis tout ça, ce n'est pas vrai que, parce qu'ils font ça, ils sont nécessairement plus imputables, là, parce qu'ils peuvent approuver, lorsqu'ils choisissent l'organisme, ils peuvent donner des directives aussi en même temps, là.

Donc, moi, j'aimerais comprendre, au-delà de cette question-là, que, vous dites, c'est dans vos règles... Parce que, là, on regarde le conseil d'administration, là, il y a un membre par MRC, là, qui est déjà nommé. Donc, c'est tout à fait connecté sur les municipalités. Si ça transite par MRC qui sont imputables, quel est l'inconvénient? Est-ce qu'on est obligé d'augmenter les lourdeurs administratives, de créer des nouvelles structures qui ne sont pas existantes pour offrir un service qui est déjà offert par une structure existante? Moi, c'est ça que je veux comprendre. Et, depuis tantôt, là, on donne toutes sortes de réponses périphériques, mais c'est vraiment cette réponse-là que j'aimerais avoir.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, Mme la députée de... Oui, M. le ministre, oui.

M. Bachand (Outremont): Peut-être que M. Grandisson...

Le Président (M. Pagé): Oui. Allez-y, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...a un commentaire aussi.

M. Grandisson (Marc): Oui. Merci. En fait, l'enjeu, c'est justement, comme Mme Massé disait, que la décision gouvernementale, c'est d'adopter le cadre législatif et réglementaire municipal avec la régie, que ces règles de contrôle et l'application des règles d'octroi de contrats, tout est réglementé justement pour la bonne gestion des fonds publics. L'OBNL, vous avez raison, peut faire du bon travail sur le terrain, et tout ça, mais, légalement, les contrôles, les redditions de comptes et les normes ne sont pas aussi exigeants... excepté que c'est un défaut dans ce cas-là, même si ça donne de la flexibilité, et tout ça. Le gouvernement, par le ministère des Transports, a choisi de... Il a annoncé des fonds publics importants pour le transport en commun. C'est la gestion municipale qu'on veut pour les décisions fondamentales et donc le tarif, etc. Et donc le contrôle est... Donc, la régie intermunicipale va être soumise à toutes les règles de contrats municipaux, de conflit d'intérêts, toutes les autres choses. Tu adoptes un ensemble de règles en... dans une régie municipale qu'un OBNL n'a pas. Donc, oui, c'est une lourdeur administrative plus importante, mais pour des raisons de bonne gestion des fonds publics. Donc, c'est un peu la décision de politique publique qui a été prise dans le temps pour exiger ça de l'ensemble des organismes qui reçoivent des fonds pour le transport en commun.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. Grandisson. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, M. le Président. Donc, ce que je comprends: dans le fond, ce n'est pas juste une question d'organisation puis de faire les horaires, puis les trajets, puis tout ça, parce que... C'est aussi toute la question de reddition de comptes, des règles de gestion de contrat. Vous voulez vous assurer que toutes ces règles-là d'organismes publics soient respectées, ce qui n'est pas une obligation pour les organismes à but non lucratif de respecter l'ensemble de ces règles-là de gestion de l'argent. Donc, c'est vraiment ce volet-là qui fait en sorte que vous exigez que ce soit un organisme public qui gère l'ensemble des contrats et qui... Parce que, c'est ça, au-delà des horaires, c'est tout là... Ce que vous me parlez, c'est la gestion des contrats, là.

Le Président (M. Pagé): Oui. M. Grandisson. Oui.

M. Grandisson (Marc): Oui, notamment, mais la gestion des horaires, et tout ça, c'est important aussi parce que, comme on disait, ça rentre... Quand c'est la régie intermunicipale et quand c'est la municipalité, il y a des règlements, il y a de la prépublication et des décisions, les citoyens peuvent aller à des réunions du conseil municipal pour se plaindre ou dire: L'horaire devrait être changé, ce qui n'est pas le cas... Peut-être que, oui, il peut avoir des élus qui siègent au conseil d'administration du C.A. de l'OBNL, mais ce n'est pas le même genre d'imputabilité que si les décisions des tarifs et de l'horaire sont prises au conseil municipal et que les citoyens peuvent aller se présenter puis parler.

Donc, c'est, oui, les contrats, donc, c'est l'ensemble... Il y a une sorte de package de règles municipales qui a été créé dans les lois québécoises pour assurer l'imputabilité envers les citoyens, la reddition de comptes monétaire, mais aussi les décisions. Et c'est dans ce contexte-là que, pour l'organisation du transport en commun, c'est confié aux élus, qui doivent exercer leurs compétences même si la provision du service lui-même peut être sous-contractée. Mais les décisions fondamentales sont prises par des élus qui sont régis par les règles de contrat, etc., et aussi par les règles de transparence envers les citoyens.

● (17 h 40) ●

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. Grandisson. Mme la députée de Vachon, en complémentaire.

Mme Ouellet: J'espère que, dans le cas du transport en commun, les règles sont plus suivies que dans certaines municipalités où on a vu qu'il y avait des gros problèmes, là. Mais un citoyen pourrait tout à fait aller dans un conseil municipal, tant pour un OSBL... qui est mandaté pour poser des questions, puis poser des questions sur les horaires que si c'est une régie intermunicipale des déchets, là. Non?

Le Président (M. Pagé): M. Grandisson...

M. Grandisson (Marc): Il pourrait poser des questions, mais il n'y aurait pas de vote des élus à tout... Il y a peut-être un conseiller qui siège au C.A. avec d'autre monde, je ne sais pas, qui viennent d'ailleurs...

Une voix: ...

M. Grandisson (Marc): Au C.A. du régime. Mais, les conseils de ville, les élus sont sujets à la... La population peut poser des questions, les votes sont publics. Donc, il y a des débats autour des choses qu'il n'y a pas le même niveau... Peut-être que, dans les faits, il peut y avoir des situations où un organisme à but non lucratif va avoir, justement, l'input des élus, mais ce n'est pas une obligation légale, ce n'est pas le même niveau de reddition de comptes ou la qualité n'est pas

la même. Donc, c'est ça, on ne peut pas dire oui parce que c'est... On ne peut pas juger sur un cas particulier du régime, que, présentement, l'organisme, oui, on pense que c'est du bon monde qui sont sur le C.A. puis qu'ils écoutent la population, que ça marche bien. Puis c'est sûrement vrai, mais la loi, et les règlements, et les normes du MTQ ne peuvent pas être basés là-dessus, ça doit être basé sur...

Il y a comme un corpus réglementaire et législatif qui encadre les organismes municipaux pour assurer la reddition de comptes aux citoyens, l'input des citoyens et la saine gestion des fonds publics. Et le ministère des Transports et le législateur ont décidé que c'était ce niveau-là de reddition de comptes, et d'imputabilité, et de qualité de décision qu'on exigeait dans le cas de l'organisation du transport en commun. Malgré que je suis d'accord que, dans certains cas, quand c'est des bonnes personnes, et tout ça, puis que ça fonctionne très bien... Mais on ne peut pas créer une exception en disant «quand c'est du bon monde qui le font». Donc, les règles sont là pour tout le monde, et c'est comme ça que ça se passe.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Puis une dernière question. Parce que, là, je comprends quand vous dites: C'est un OSBL, il ne peut pas avoir de vote qui se prend au conseil municipal, même s'il y a certains élus qui siègent ou même si c'était l'ensemble des élus, parce que c'est, légalement, deux organismes séparés. Mais, lorsqu'on parle d'une régie, par exemple, intermunicipale des déchets, c'est quand même un organisme à part, est-ce qu'il y a un vote qui peut se prendre en conseil municipal pour une décision qui s'applique à un organisme autre qui est la régie intermunicipale... pas des déchets, mais de transport en commun?

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. M. Grandisson.

M. Grandisson (Marc): Je n'ai pas avec moi les règles précises des régies intermunicipales, mais il y a des règles dans le Code municipal, dans les lois municipales, qui décrivent justement comment les décisions sont prises, comment la reddition de comptes est faite, et qui sont du niveau municipal. Et je pense d'ailleurs que, dans les décisions des régies, il y a des consultations publiques et il y a toutes ces choses-là. Donc, c'est ce niveau-là. Et le contrôle des élus est garanti.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, c'est ça. Je pense qu'au niveau des régies les assemblées sont aussi publiques, mais les gens peuvent s'adresser directement à la régie. Je ne suis pas... Et là les élus, comme c'est un organisme de la municipalité, ont sûrement plus de contrôle que sur un OSBL, les OSBL qui reçoivent des contrats. Mais je comprends. Vous avez, là, donné les informations qui expliquent pourquoi qu'on choisit que ça soit un organisme public et qu'on exige la transformation d'un OSBL en organisme public, avec tout ce que ça demande comme paperasse.

Le Président (M. Pagé): Alors, je vous remercie. Est-ce que je comprends qu'à ce moment-ci on peut mettre aux voix... Est-ce qu'il y avait d'autres commentaires? Oui, M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Pour terminer sur le sujet...

Le Président (M. Pagé): Il vous reste un peu plus de 18 minutes.

M. Pelletier (Rimouski): Ah! je ne les prendrai pas.

Le Président (M. Pagé): Allez-y.

M. Pelletier (Rimouski): Pour terminer sur le sujet, M. le Président, c'est que, si on pose la question à l'envers... Puis moi, j'aimerais que peut-être, là, nos juristes disent aux gens de la Gaspésie pourquoi on leur a demandé de former une régie puis d'abolir leur association puis, en même temps, de dire aux autres personnes, aux autres régions du Québec qui, dans le futur, veulent justement participer à ce programme-là, pourquoi qu'il faut une régie.

Alors, la question est à l'inverse. C'est qu'actuellement, au niveau du transport en commun, il y a beaucoup d'argent public. Parce que moi, je dis bonne chance à quelqu'un qui veut faire de l'argent avec du transport en commun, là. À l'extérieur des grands centres, je pense qu'il n'y en a pas. Alors, le transport en commun, actuellement — en commun, ça inclut le collectif et tout, là — dans les régions rurales... bien, je dis rurales, les autres régions que Québec et Montréal, là, on dit que c'est des organismes qui sont subventionnés par le ministère des Transports, qui sont subventionnés par des municipalités. Puis là, ici, il y a un autre programme, avec le supplément de taxe sur l'essence, qui peut leur être... Puis c'est important, parce qu'en Gaspésie—Les Îles ça double leur budget pratiquement. Alors, c'est de l'argent public.

Deuxièmement, le transport en commun dans les municipalités puis dans les régions, interrégions, c'est de juridiction... c'est de responsabilité municipale. Alors, est-ce qu'on devrait dire aux gens de la Gaspésie puis les Îles-de-la-Madeleine: Bien, on vous a demandé de former une régie parce qu'une régie intermunicipale, les représentants ont un mandat de leur municipalité? Si une régie intermunicipale, par exemple, comme la Régie intermunicipale de l'aéroport de Mont-Joli, par exemple, ou un site d'enfouissement, quelque chose comme ça... supposons qu'il y a cinq municipalités participantes, alors, puis que c'est dans un programme qui est de juridiction municipale, une municipalité donnée se nomme un représentant qui fait partie du conseil, si vous voulez, des administrateurs de la régie, puis ils parlent au nom, eux, de leur

municipalité, puis, si les citoyens peuvent aller se plaindre à leur municipalité, c'est un vote sur cinq, là. La municipalité en question peut prendre bien en note leurs revendications, puis ainsi de suite, puis le représentant de cette municipalité-là va aller, après ça, au conseil de la régie, puis c'est un vote sur cinq, là. Ce n'est pas le conseil municipal d'une municipalité, je pense, qui peut tout modifier, mais il faut que la responsabilité demeure municipale.

Donc, le représentant sur la régie, le ou la représentante sur la régie reçoit un mandat... C'est comme si c'étaient des postes cooptés, là, à la régie. Il a reçu un mandat de sa municipalité, et puis, au niveau de la régie, ils opèrent, ils gèrent en fonction des mandats qu'ils ont reçus de chacun leur municipalité pour mettre en place le transport en commun. Si c'est ça, la question, je pense qu'il faudrait le dire aux gens: Oui, les organismes qui peuvent... Ce n'est pas des organismes à but non lucratif, ce n'est pas... Même si, sur un organisme à but non lucratif, il y a deux, trois élus municipaux, s'ils n'ont pas le mandat de leur municipalité, ça ne veut pas dire qu'ils peuvent gérer au nom de leur municipalité. Bon, il faut le dire aux gens: Bon, bien, vous avez avantage à... pour appliquer au programme de subvention du transport en commun, il faut que ce soit une municipalité, une MRC ou encore, si plusieurs municipalités se mettent ensemble, bien ça devient une régie intermunicipale, c'est ça qu'il faut que vous fassiez, pas d'autre chose. Ça, on pourrait leur dire clairement, ce n'est pas compliqué. Si c'est ça. Puis, si ce n'est pas ça, bien, je vous laisse nous l'expliquer.

Le Président (M. Pagé): Merci, M. le député de Rimouski. M. le ministre ou maître...

M. Bachand (Outremont): Globalement, il y a un...

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

M. Bachand (Outremont): ...un encadrement de gouvernance au niveau du Transport, au niveau des Affaires municipales qu'on veut respecter. Je suis toujours ouvert à des nouvelles idées, mais, pour l'instant, cet encadrement de gouvernance fait qu'on passe par des sociétés de transport en commun comme l'AMT, mais on passe par des élus, et les structures des élus, ce sont des structures soit municipales soit des régies, qui sont une structure. Alors, est-ce que...

Et je dois dire au député de Rimouski qu'aujourd'hui, encore à ce jour, à part... et c'est le premier cas, vraiment, d'une région qui survient. Il y a des cas... il y a deux cas actuellement de grandes villes, mais je pense que c'est une société de transport en commun par ville, dans ce cas-là, là, et non pas comme à Montréal, il y a une société de transport en commun à Montréal, mais ce sont toutes les villes de l'île de Montréal, là, l'agglo, qui en sont membres. Mais il y a deux cas qui sont intéressés actuellement par un système comme celui que nous offrons ici. Mais des territoires organisés différemment en transport en commun, il n'y en a pas qui nous ont approchés en disant...

Alors, pour l'instant, avant d'inventer des structures qui n'existent pas puis des exceptions aux structures de gouvernance municipale et aux structures de gouvernance du ministère des Transports, on passe par les structures qui existent. Si jamais il y avait un cas exceptionnel qui arrivait, et qui fait l'affaire de tous les élus, et qui nécessite une imagination créatrice — je suis assez imaginatif — on verra, mais, pour l'instant, ce n'est pas le cas. Alors, pour l'instant, on se rabat sur ce qui existe au niveau de la gouvernance municipale et de la gouvernance du Transport pour la bonne gestion des fonds publics. Puis, si, M. le Président, vous avez des élus qui vous ont écrit... Mais ils savent comment fonctionner. Ils sont structurés comme CRE ou comme...

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Pagé): C'est le dynamisme de la région des Laurentides. Alors, est-ce que j'ai un autre commentaire ou une question de la part du député de Rimouski?

Une voix: ...

Le Président (M. Pagé): Ça va aller? Mme la députée de Vachon, ça va? Alors, à ce moment-ci, nous allons disposer de l'article 63. Est-ce que l'article 63 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Pelletier (Rimouski): Sur division.

Le Président (M. Pagé): Adopté sur division. Alors, nous pourrions aller à l'article 64. Je vous entends, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): L'article 12.32.1 de cette loi est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«La partie des sommes visées au paragraphe 2.3° de l'article 12.32 qui correspond au produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire donné est versée par le ministre, conformément à l'article 12.32.1.2, aux organismes publics de transport en commun, pour financer les services de transport en commun qu'ils organisent.»

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. le ministre. Alors... Oui?

M. Bachand (Outremont): C'est un nouveau libellé qui permet... L'ancien libellé était plus sur la Communauté métropolitaine de Québec. Ça, c'est un nouveau libellé qui permet qu'il soit applicable à l'ensemble des situations et donc

que l'argent puisse être versé à un ou plusieurs organismes publics de transport en commun qui sont présents sur ce territoire-là. Donc, ça prend un organisme, puis c'est pour financer les services de transport en commun qu'ils organisent. Au fond, on ne change pas la loi, hein? C'est les mêmes concepts, mais, au lieu de Québec, on élargit.

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie. Commentaires, questions de la part de l'opposition officielle?

M. Pelletier (Rimouski): Moi, j'ai peut-être juste un commentaire, M. le Président. En fait, l'article 64 ressemble beaucoup à l'article 63, là. C'est qu'on enlève des cas particuliers pour Québec, Montréal ou Gaspésie—Les Îles pour généraliser les cas à la grandeur du Québec. Puis maintenant on ne parle plus de l'AMT, on ne parle plus de l'organisme Gaspésie—Les Îles, on ne parle plus de celle de Québec, on parle aux organismes publics de transport. Ce que je comprends ici, lorsqu'on parle aux organismes publics de transport en commun, la définition des organismes publics de transport en commun, c'est celle qu'on a essayé d'avoir à l'article précédent, là, et puis qu'on a discuté pendant longtemps. Puis moi, ce n'est pas encore clair, moi non plus, là, dans mon esprit c'est quoi, un organisme public de transport en commun admissible à des subventions municipales, québécoises et programme de taxe sur l'essence. Alors, lorsqu'on parle d'organisme public de transport en commun... Autrement dit, je repose la question un peu à l'envers: Est-ce qu'on pourrait me donner une définition, là, d'un organisme public de transport en commun?

Le Président (M. Pagé): Merci. Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): C'est une excellente question qui va trouver réponse à l'article suivant. Alors, soit qu'on peut l'adopter, puis on va tout de suite rentrer dans l'article suivant, et on va trouver réponse à la question du député de Rimouski... qui, l'article suivant, 65, vient définir les organismes. Et là on verra, dans nos explications, l'ensemble des cas qui sont...

Le Président (M. Pagé): D'accord. Oui, Mme la députée de Vachon, oui.

Mme Ouellet: Pendant que mon collègue prend connaissance, là, plus en détail de l'article 65, moi, j'aimerais comprendre. Le montant de majoration, là: «...est versée par le ministre, conformément à l'article 12.32.1.2 — qui est plus loin, là — aux organismes publics de transport en commun, pour financer les services de transport en commun qu'ils organisent.» Dans certains territoires, il pourrait y en avoir plus qu'un, j'imagine que c'est pour ça que c'est au pluriel. Et comment le choix se fait de combien on donne à qui?

Le Président (M. Pagé): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Mais il me semble, là, qu'on a vu... Parce qu'à un moment donné, étant donné la longueur du débat, j'ai été un peu distrait, mais il me semble qu'on a vu que ce sont les élus régionaux qui s'organisent, qui font des demandes au gouvernement, qui définissent le territoire sur lequel ce service de transport en commun... le territoire sur lequel la taxe va être... Parce que le grand défi dans tout ça, c'est sur quel territoire la taxe va être perçue et quelle est la géographie de cette taxe.

Le Président (M. Pagé): Oui, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, mais ce n'est pas écrit. Dans le 12.32.1.2, ce qu'on voit, c'est: Le versement se fait selon «les modalités et les conditions déterminées pour ce produit par le gouvernement». Il n'y aucune mention de volonté des élus locaux, aucune mention d'entente de désignation par les élus locaux. Ça semble être une décision qui pourrait être unilatérale. Puis, quand on dit «gouvernement», j'imagine que c'est le ministère des Transports, là... du ministère des Transports...

Le Président (M. Pagé): Merci. Oui, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je dirais à la députée de Vachon, un peu comme... L'article 64, peut-être qu'il devrait venir après 65. Mais la rédaction législative est d'une sorte... La définition d'«organismes publics de transport en commun» se retrouve à 65, la définition de «territoire donné» se retrouve aussi à 65, en haut de la page 22. Alors, on y viendra dans quelques minutes.

Le Président (M. Pagé): ...suspendre 64 pour aller tout de suite à 65 pour éclaircir le sujet ou...

M. Bachand (Outremont): Vous pouvez suspendre ce que vous voulez, M. le Président.

Le Président (M. Pagé): Non, mais juste par souci d'efficacité, là, pour...

M. Bachand (Outremont): ...va falloir l'adopter, 64. Très bien.

Le Président (M. Pagé): Alors, on peut suspendre 64 puis aller à 65?

M. Bachand (Outremont): Ça va. Allez, ça va allonger, alors ça va être parfait, ça va aller dans ce qui est souhaité.

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

Mme Ouellet: Sur les derniers commentaires du ministre. J'ai fait ça régulièrement dans des commissions parlementaires, particulièrement avec le ministre de l'Environnement, où, lorsqu'il y avait des articles qui réfèrent à d'autres articles, on procédait dans l'ordre pour s'assurer qu'effectivement les impacts que ça peut avoir... ou sinon on décidait qu'à cet article-là on discutait aussi des autres articles pour avoir une réponse, et ça a très bien procédé. Donc, j'aimerais bien qu'il ne nous impute pas de motifs. Et c'est une façon tout à fait normale de fonctionner en commission parlementaire, et je pense que c'est tout à fait correct de le faire comme ça.

Le Président (M. Pagé): Votre propos est entendu, Mme la députée de Vachon. Je pense que...

M. Bachand (Outremont): ...comme ça avec beaucoup de collègues de l'opposition, dans beaucoup de projets de loi où ça a très bien fonctionné, M. le Président. Ça dépend toujours de... très, très souvent.

Le Président (M. Pagé): Alors, ne prêtez pas d'intention à qui que ce soit. J'ai M. le député de Viau qui souhaiterait faire un commentaire...

M. Dubourg: Oui.

Le Président (M. Pagé): ...qui sera peut-être le dernier commentaire parce que nous allons suspendre très bientôt. M. le député de Viau, je vous écoute, oui.

M. Dubourg: Merci, M. le Président. Je pense que ce n'est pas la première fois que vous présidez des commissions, donc je pense que, si, dans les propos du ministre, il y a des choses qui ne sont pas correctes ou bien si le ministre impute aux collègues de l'opposition des motifs, je crois que vous êtes en mesure de rappeler le ministre à l'ordre. Donc, si vous ne l'avez pas fait, c'est que le ministre est en droit de faire les interventions qu'il vient de faire.

Le Président (M. Pagé): Bon. Alors, on ne fera pas de commentaire pour susciter des débats, hein? M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. M. le Président, bien, c'est parce que l'article 64 parle que le ministre doit verser la taxe...

Le Président (M. Pagé): M. le député de Rimouski, je vous rappelle qu'on vient de suspendre l'article 64 pour passer au 65.

M. Pelletier (Rimouski): Oui, je suis rendu à 65.

Le Président (M. Pagé): Ah!

M. Pelletier (Rimouski): Bon. Mais c'est parce que, dans l'article...

Le Président (M. Pagé): Alors, O.K., votre commentaire introduisait... Mais, à ce moment-là, il faudrait que le ministre introduise... nous présente, plutôt, l'article 65. Alors, si vous voulez procéder, peut-être, à la présentation de l'article 65.

M. Bachand (Outremont): Avec plaisir, M. le Président. L'article 65 prévoit que cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.32.1, des suivants:

«12.32.1.1. Pour l'application du sous-paragraphe f du paragraphe 1° de l'article 12.30 et du troisième alinéa de l'article 12.32.1:

«1° sont des "organismes publics de transport en commun" les organismes publics de transport en commun déterminés par le gouvernement, parmi ceux visés à l'article 88.7 de la Loi sur les transports qui sont présents sur le territoire donné sur lequel la majoration de la taxe sur les carburants visée est perçue;

«2° est un "territoire donné" — donc, on définit 'territoire donné' — un territoire visé par une majoration de la taxe, tel que défini à l'article 1 de la Loi concernant la taxe sur les carburants, à l'exclusion du territoire de l'Agence métropolitaine de transport, ou, le cas échéant, une partie d'un territoire visé par une majoration de la taxe lorsque ce dernier est divisé par le gouvernement après consultation des municipalités régionales de comté, de la Communauté métropolitaine de Québec et des municipalités locales dont le territoire n'est pas compris dans celui d'une municipalité régionale de comté ou de la Communauté métropolitaine de Québec, qui sont présentes sur ce territoire.

«12.32.1.2. Les versements du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire donné sont effectués suivant les modalités et les conditions déterminées pour ce produit par le gouvernement.

«Toutefois, lorsque les modalités et les conditions portent sur le versement du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, le gouvernement doit tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec.»

Le Président (M. Pagé): Je vous remercie, M. le ministre, pour la présentation de l'article 76. Mais, compte tenu de l'heure, la commission va suspendre ses travaux jusqu'à 19 h 30. Je vous remercie.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 34)

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des finances publiques ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 73, Loi concernant principalement la mise en oeuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 mars 2012

Lors de la suspension, nous en étions à l'étude de l'article 65. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bachand (Outremont): Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonsoir à tout le monde. Bonsoir, chers collègues, le sous-ministre et tous ceux qui nous accompagnent.

Alors l'article 65, dont j'avais fait la lecture, c'est un article qui vient effectivement ici définir les organismes publics de transport en commun et définir les territoires donnés. Alors, ça vient répondre aux questions de mes collègues de Rimouski et de Vachon tout à l'heure.

«Les organismes publics de transport en commun sont les organismes déterminés par le gouvernement, [mais] parmi ceux qui sont visés à l'article 88.7 de la loi», par exemple les sociétés de transport en commun, par exemple les conseils intermunicipaux de transport, le conseil régional de transport dans la région de Montréal et les régies intermunicipales, qui sont, on le sait, constituées en vertu du Code municipal ou de la Loi sur les cités et villes, ou les regroupements de municipalités lorsqu'ils organisent un service de transport en commun en vertu de l'article 48 de la Loi sur les transports. Alors, c'est une définition assez large, mais qui est collée sur évidemment ce qui existe dans la Loi sur les transports. On ne vient pas inventer ici.

Et le territoire donné, bien, c'est les territoires sur lesquels la majoration de la taxe s'appliquerait le cas échéant. Évidemment, ces territoires-là, ça pourrait être des parties de territoire, parce que ça peut être très bien: dans le cas d'une région, le transport en commun ne couvre pas nécessairement l'ensemble du territoire des municipalités, des MRC et des CRE, et donc il pourrait y avoir une partie de territoire dessinée, découpée par le gouvernement, à ce moment-là, évidemment, pour...

La CMM est un bon exemple, hein? Saint-Jérôme n'est pas dans le territoire de la CMM, mais est dans le territoire de l'AMT. Les élus de Saint-Jérôme ont décidé... Évidemment, ils font partie... Le train, le train va jusqu'à Saint-Jérôme, etc. Et donc le territoire d'application de la taxe comprend Saint-Jérôme. Mais ces questions-là vont se poser, si jamais il y a d'autres cas, dans chaque cas, parce qu'il y a toujours des zones frontalières: Sont-elles desservies, ne sont-elles pas desservies par le transport en commun? Et parfois on peut les ajouter parce qu'elles sont desservies par le transport en commun, mais elles ne sont pas dans le territoire de la CRE ou de la MRC.

Alors, ce sont des articles de définition, Mme la Présidente. Et évidemment le dernier élément de cet article, bien, prévoit que les versements de la majoration de la taxe, ils vont être effectués, mais avec les modalités et les conditions déterminées par le gouvernement sur recommandation du ministre des Transports. On avait vu ça un peu plus tôt dans le projet de loi, on en avait parlé à ce moment-là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski, à vous la parole.

M. Pelletier (Rimouski): Merci, Mme la Présidente. Je reviens à ma question de tout à l'heure. Puis j'avais introduit ma question en disant, en demandant ceci, c'est: Comment on peut dire aux gens de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, là, que, pour créer leur régie, on scrape l'organisme qu'ils ont en main actuellement, là? C'est une association ou un réseau d'associations, si vous voulez, de transport en commun, puis on leur dit: Bien, votre association, ce n'est plus bon. De toute façon, leur association, c'est incorporé en vertu de la partie III de la Loi des compagnies du Québec, c'est une compagnie sans but lucratif, on leur dit: Ça, ce n'est pas bon. Puis on comprend un peu pourquoi ce n'est pas bon, là, parce qu'on nous dit qu'on ne peut pas avoir des... Il faut que ça relève du domaine municipal, que ça soient des élus municipaux, puis ainsi de suite.

Alors, lorsqu'on regarde la définition à l'article 64, sur lequel on va revenir tout à l'heure, l'article 64 parle surtout du montant d'argent à remettre aux organismes publics de transport en commun pour financer les services de transport en commun. Ça, c'est très original comme définition. Puis là, moi, la question, c'était: Comment on définit les organismes de transport en commun? Puis là on nous réfère à l'article 65. À l'article 65, quand on regarde le commentaire en bas, là, on mentionne les organismes qui pourraient bénéficier du versement de la majoration de la taxe, on dit: «1° les sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun.» Donc, c'est une société de transport en commun qui est acceptée pour faire de... d'agir comme société de transport en commun. La deuxième définition, ça touche la région de Montréal; troisième définition, ça touche la région de Montréal; et la quatrième définition, ça peut donner... ça peut définir un peu la régie de transport collectif de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, lorsqu'on dit: «Les régies intermunicipales, constituées en vertu de l'article 580 du Code municipal[...] — et ainsi de suite jusqu'à la fin — lorsqu'ils organisent un service de transport en commun...»

Moi, dans ces trois-là, là, ces trois explications-là, j'ai la réponse à ce que je posais: C'est quoi, un organisme de transport en commun qui peut faire du transport en commun? Et je reviens au premier. Le premier, c'est qui, c'est quoi? C'est quoi qui n'est pas inclus dans la dernière, là, «régies intermunicipales, constituées en vertu de l'article 580»? Est-ce qu'on peut nous donner des exemples pour nous expliquer la première définition pour dire aux gens de Gaspésie—Les Îles: Votre association, ce n'est pas bon, puis il faut une régie intermunicipale, puis dire, ailleurs, à d'autres régions du Québec qui voudraient se munir d'un organisme de transport en commun comment ils devraient agir, ils devraient se... Ça serait quoi, là, la forme corporative, si vous voulez, de leurs organismes qui participeraient à cet organisme-là, et ainsi de suite? Alors, c'est un peu le sens de ma question, c'est pour y aller... Ce n'est pas pour dire: Tel organisme, ce n'est pas bon, tel organisme, ce n'est pas bon. Ce que je voudrais savoir, moi: C'est quoi qui est bon pour agir comme organisme de transport en commun en vertu d'une loi ou autre, là?

● (19 h 40) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre, à vous la parole.

M. Bachand (Outremont): Oui, Mme la Présidente. Je suis un peu découragé parce que, sous une autre présidence, c'est à peu près la même question dont on a parlé pendant à peu près 1 h 30 min de temps avec la députée de Vachon et le député de Rimouski et à laquelle Me Paquin, Me Masse ont aussi longuement répondu. Puis je vais répondre dans des termes qui ne sont pas juridiques, mais ils pourront rajouter, sans reprendre une heure, que ce sont quand même... ça doit être des... l'imputabilité du domaine public. Elles doivent procéder en vertu de l'ensemble des articles 48 de la Loi sur les transports. Il y a plusieurs sous-catégories dans la Loi sur les transports. Fondamentalement, ils fonctionnent de façon publique, ils doivent adopter des règlements, ils doivent... Et j'avais l'article 48, là — Me Paquin m'avait montré — il y a deux secondes, devant moi, mais c'était sous forme électronique, ce n'était pas... Alors, l'ensemble des caractéristiques de cet article sont... Au fond, quand une municipalité veut organiser un service de transport en commun, il faut qu'ils travaillent avec des organismes de transport collectif, de transport en commun. Ils ne peuvent pas... Alors, il faut qu'ils s'organisent, tel que décliné puis encadré dans les lois du ministère des Transports.

Vous voulez peut-être innover. Vous pouvez dire: Ah! on va partir une autre façon de procéder, comme dans le milieu municipal, des fois, il y a toutes sortes de monde qui ont des initiatives. Mais là, ici, là, on est dans un cadre, dans un cadre qui existe. Moi, je n'ai pas essayé, dans le budget, là, de refaire toutes les lois du ministère des Transports puis toutes les lois des cités et villes. Je suis resté bien simple. J'ai dit: Vous voulez faire du transport en commun puis vous me demandez de prélever 0,01 \$ dans votre région?, O.K. Vous avez passé votre résolution, vous êtes unanimes, les élus, on va prélever 0,01 \$ dans la région, maintenant organisez-vous conformément aux lois du transport du Québec et conformément aux lois municipales du Québec. Point, c'est tout. C'est ça qu'on essaye de faire.

Alors, vous pouvez peut-être trouver, dans une autre commission parlementaire, un autre jour, qu'il faut réformer l'ensemble de la Loi des transports, mais ce n'est pas ça dont il est question ici aujourd'hui. Peut-être que vous pourrez reprendre votre question, puis Me Paquin ou Me Masse pourra répondre, puis on refera une autre heure et demie sur ça, puis peut-être que vous ferez venir votre critique du transport à un moment donné. Sinon, bien, tu sais, on refera un autre... Parce que peut-être que ça va être plus simple.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): C'est que, la quatrième définition, on parle de régies intermunicipales constituées en vertu de l'article 580 du Code municipal ou 468 de la Loi sur les cités et villes. Au niveau municipal, il y a le Code municipal puis il y a les cités et villes. Ces deux documents là recouvrent l'ensemble des municipalités du Québec. Après ça, on parle des municipalités locales. Ça, c'est une municipalité qui veut avoir un transport en commun. Après ça, on parle de regroupements de municipalités. Regroupements de municipalités, ça peut être une MRC, ça peut être plusieurs municipalités, ça peut être quatre municipalités limitrophes qui s'organisent ensemble pour un transport en commun. Quand on a défini ça, là, moi, dans mon esprit, dans ma compréhension, on a tout couvert, on a respecté le fait que ce sont les municipalités qui sont responsables du transport en commun. Ils sont représentés par des élus municipaux, et puis ils peuvent gérer des biens publics relativement à leur municipalité, ils peuvent gérer ou faire gérer des fonds de subvention qui viennent de ces municipalités-là, qui viennent de la MRC, qui viennent du ministère des Transports, peu importe.

Puis là, moi, je veux savoir... Moi, c'est parce que, moi, dans mon esprit, on a tout couvert. Il n'y a pas d'organismes autres que ceux qui entrent dans cette définition-là qui peuvent s'incorporer ou encore s'instituer comme un organisme qui fait du transport en commun. Alors, moi, ma question est la suivante, c'est... Puis là on a demandé aux gens de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, bon, on leur a dit: Votre association n'est pas bonne, ça prend une régie intermunicipale, regroupement de municipalités, peu importe, là. Mais l'article... la première définition est toujours là, c'est «sociétés de transport en commun instituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun». Ça, ça répond... c'est une définition qui répond à quelles organisations, à quels organismes? C'est large, là. C'est quoi, les autres organismes qui ne sont pas des régies, qui ne sont pas des municipalités, qui ne sont pas des MRC? Je ne comprends pas.

M. Bachand (Outremont): ...oui, Me Paquin va se faire un plaisir de répondre à la question du député de Rimouski.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Alors, Me Paquin, à vous la parole.

M. Paquin (Mathieu): Oui, Mme la Présidente. Alors, lorsqu'on parle d'une société de transport en commun instituée en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, bien il faut tout simplement se référer à l'article 1 de

la Loi sur les sociétés de transport en commun, qui institue neuf sociétés de transport en commun. Alors, il y en a neuf: Société de transport de Montréal, Société de transport de Québec, Société de transport de l'Outaouais, Société de transport de Longueuil, Société de transport de Lévis, Société de transport de Laval, Société de transport de Trois-Rivières, Société de transport du Saguenay, Société de transport de Sherbrooke. Il n'y en a pas d'autres. Donc, on ne peut pas s'instituer un organisme au-delà de ceux qui sont là.

M. Pelletier (Rimouski): C'est clair. Ce n'est pas long, ça, répondre ça. On aurait sauvé beaucoup de temps, là. C'est ça que je voulais savoir. Ça va être O.K.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Vachon, à vous la parole.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. J'aimerais, dans la définition de «territoire donné», j'aimerais que le ministre nous explique un peu plus, là, parce qu'il y a pas mal de détails, des divisions de territoires, etc. J'aimerais qu'il m'explique un petit peu plus, là, la définition de «territoire donné».

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, le territoire donné, comme on dit, c'est le territoire sur lequel la taxe va être prélevée. Et ce n'est pas nécessairement le territoire précis d'une MRC, ou d'une CRE, ou etc., c'est: étant donné la géographie, les décisions des élus, il y a un territoire sur lequel la taxe va être prélevée parce qu'il y a un service de transport en commun qui normalement va être apparié à ce territoire-là. Alors, comme ça serait très complexe de dire: C'est automatiquement les territoires des MRC, des CRE, etc., parce que, des fois, ça pourrait... On pourrait enlever, des fois, une MRC d'un territoire parce que le transport en commun ne se rend pas là. Mais, en général, ça serait à la frontière. Ou on peut, comme — je vous donnais l'exemple — Saint-Jérôme, qui est dans le territoire visé par la taxe de 0,03 \$ mais qui techniquement n'est pas dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, mais c'est un territoire qui, ici, là, si on faisait... si on appliquait ça aujourd'hui, là, comme nouveau territoire, puis les élus de Saint-Jérôme... Puis le train se rend à Saint-Jérôme, donc, au niveau transport, ils sont dans le même groupe géographique, mais, au niveau du droit municipal, ils ne sont pas dans le même groupe géographique, même MRC, même CRE, même région. Alors, c'est pour donner une flexibilité.

Ils pourrait très bien arriver aussi, à l'autre extrême, qu'à l'intérieur d'une grande région... Je pense que le président, tout à l'heure, le député de Laurentides... Labelle?

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): ...Labelle, Labelle, tout à l'heure, qui dit: Moi, j'ai un immense territoire, est-ce que ça peut être une partie du territoire parce qu'il y a un service de transport en commun dans une partie de ce territoire-là? La réponse, ça serait oui, si c'est ça que les élus décident. Si, par ailleurs, ça fait du sens au niveau des frontières aussi, là, du service desservi et des stations-services, quant à la taxe sur l'essence, les stations-services qui sont d'un côté ou de l'autre... Parce qu'il y a des distorsions majeures qui peuvent se créer s'il n'y a pas beaucoup de distance entre la station sur laquelle il y a une surtaxe puis la station où il n'y en a pas. Puis par ailleurs c'est parce que le transport en commun est organisé sous-régionalement par un ensemble de municipalités, mais ça ne couvre pas toute la région.

Alors, il faut trouver une définition juridique. Mais, au fond, ça veut dire, là, que ça s'applique sur un espace géographique qu'on appelle un territoire donné. Et c'est ce qu'on va viser. Et le territoire, par la suite, bien sûr, est défini, lui, précis — dans le cas de la Gaspésie — dans la décision que le ministre des Finances va prendre dans le bulletin d'information. Dans ce cas-ci, ça a été la région administrative Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine. Est-ce que ça aurait pu être la région touristique Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine puis couvrir plus? Si ça avait été ça, la... Oui, ça aurait pu être ça. Mais là ce n'était pas ça, la demande. Et on sait que ce n'est pas la même région.

● (19 h 50) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. Oui, effectivement, on savait que les territoires donnés, c'étaient les territoires sur lesquels s'appelait, là, la majoration de la taxe. Toutefois, dans la définition, il y a beaucoup de détails, et c'est là que j'aurais aimé avoir des explications. D'ailleurs, vous faisiez référence au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, et je crois que ce territoire-là est exclu de la définition, donc ne s'applique pas dans ce cas-là, parce que, si je comprends bien la logique des articles, c'est parce que, du côté de la CMM, ce n'est pas le fonds, l'argent ne transite pas par le fonds mais transite par l'AMT. Donc, il doit y avoir un autre mécanisme qui fait que le territoire est défini, là, parce que la... Là, il a été défini une première fois, mais ça ne veut pas dire que, dans le futur, on n'aurait pas à redéfinir le territoire, là, de la CMM. Ça, ça pourrait être une question ultérieure, mais...

Donc, ce que je comprends de cette définition-là, c'est que la CMM est exclue, mais, après ça, ce que j'en comprends, c'est que la première vision est par... semble être un peu par MRC puisqu'ils sont consultés, mais c'est parce que le territoire peut être divisé. C'est là que j'aurais aimé ça avoir des explications. Donc, le territoire de l'Agence métropolitaine de transport est exclu, le territoire de l'AMT... Ce n'est même pas le territoire de la CMM, c'est le territoire de l'AMT, en fait. Il faudrait m'expliquer pourquoi ce choix de territoire là, puisque, comme vous disiez, Saint-Jérôme n'est pas inclus, et là Saint-Jérôme n'est pas sur le territoire de... Est-ce qu'il est sur le territoire de l'AMT?

M. Bachand (Outremont): Oui.

Mme Ouellet: Oui? Bon. Mais pourquoi qu'on exclut le territoire de l'AMT alors que le territoire de la communauté métropolitaine... en tout cas, de Montréal... Je voudrais que vous m'expliquiez ça.

M. Bachand (Outremont): Oui, dans ce cas-ci, simplement parce que Montréal, c'est déjà défini dans nos lois. L'AMT, il y a une loi, le territoire de l'AMT est défini dans la loi, est différent du territoire de la CMM, différent de Saint-Jérôme, puis je pense qu'il est différent au niveau de... Il y a une municipalité, là, dans la région de Vaudreuil, ou dans ce coin-là, qui n'est pas dans la CMM mais qui est dans le territoire de l'AMT. Alors, comme c'est déjà défini, c'est déjà dans des lois, on ne se donnera pas ici un pouvoir de venir jouer dedans, parce qu'on ne vient pas amender la loi de l'AMT ici. Alors, on ne peut pas amender par un décret la loi de l'AMT, on ne sait pas... Alors, on dit donc: Dans «territoire donné», là, on exclut l'AMT parce que c'est déjà tout défini dans un autre cadre, puis la taxe avec ça, c'est le cas de... Mais je vous donnais cet exemple-là par analogie, pour montrer qu'un territoire de transport peut être différent d'un territoire municipal.

Mme Ouellet: Je comprends l'analogie, mais, dans le cas de l'AMT, juste pour m'assurer, est-ce que... On l'a peut-être dit plus tôt, là, mais ça m'a échappé. Est-ce que le territoire où s'applique le 0,03 \$, c'est exactement les mêmes limites géographiques que le territoire de l'AMT dans ce cas-là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): J'y vais de mémoire, je regarde Me Grandisson, mais, je dirais, oui, ce n'est pas le même territoire que la CMM, mais le 0,03 \$, c'est dans le territoire de l'AMT, justement, ce qui a été compliqué au niveau des résolutions municipales parce qu'il fallait prendre la résolution de la CMM, les 82 municipalités, mais, moi, j'ai insisté pour ajouter Saint-Jérôme et...

Mme Ouellet: Donc, prenons...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, Mme la Présidente. Prenons la deuxième partie de la définition. Là, on dit: On exclut le territoire de l'AMT. Ça va. Après ça, l'autre bout, là: «...ou, le cas échéant, une partie d'un territoire visé par une majoration de la taxe lorsque ce dernier est divisé par le gouvernement après consultation des municipalités régionales de comté, de la Communauté métropolitaine de Québec et des municipalités locales dont le territoire n'est pas compris dans celui d'une municipalité régionale de comté ou de la Communauté métropolitaine de Québec, qui sont présentes sur ce territoire.» Donc, là, j'aimerais comprendre, là, qu'est-ce que vous voulez dire exactement par ça, «lorsque ce dernier est divisé».

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, ce que je veux dire... Je n'ai pas d'exemple précis en tête, mais on pourrait très bien imaginer une grande région comme celle du député de Rimouski, où il y aurait... Ça ne serait pas toute la région du Bas-Saint-Laurent, mais il y aurait une partie de la région du Bas-Saint-Laurent avec les élus de cette partie-là, puis le transport en commun est organisé dans cette partie-là du territoire. Donc, on divise, au fond, un territoire — qui est dans nos lois municipales — géographique pour en faire un territoire de transport. Et donc c'est une partie des municipalités, par exemple, sur lesquelles ça serait couvert.

Puis imaginez ça dans...Prenez juste, là, dans la région de l'Estrie. Tu sais, Sherbrooke puis Lac-Mégantic, ce n'est pas à côté. On peut imaginer ça en Montérégie. On peut imaginer ça à d'autres endroits. Mais c'est pour se donner cette flexibilité, parce que c'est arrivé dans le cas de l'AMT avec Saint-Jérôme, qu'il peut arriver à un autre endroit au Québec, où les élus se mettent ensemble, décident qu'ils veulent créer, fournir, augmenter leur offre de transport en commun, mais que l'offre ne s'applique pas sur tout le territoire et donc que la taxe ne devrait pas s'appliquer sur tout le territoire, parce que ce n'est pas tout à fait juste d'avoir une surtaxe de 0,01 \$ l'essence dans un village ou une ville, une municipalité — appelons-la comme ça — qui n'a pas le service de transport en commun.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, Mme la Présidente. Est-ce que je comprends que le bout, là, «ou, le cas échéant, une partie d'un territoire visé par une majoration de la taxe», ça voudrait dire qu'au niveau local ils demandent d'appliquer la taxe sur tout un territoire et qu'après ça, de façon volontaire, le ministre décide que ça ne sera pas tout ce territoire-là et qu'il décide lui-même qu'il décide qu'il le divise? C'est-u ce que je comprends?

Parce que, le mot «territoire», là, c'est le territoire visé par une majoration de la taxe, il n'y a pas une définition intrinsèque en termes de municipalité, ça ne veut pas dire une région, ça ne veut pas dire une MRC. Il est défini à l'intérieur même de cet article-là. Donc, est-ce que cette partie-là de la définition, ça veut dire que, même si, au niveau local, on demande d'appliquer la taxe sur un territoire constitué, par exemple, des municipalités A, B, C, D, le ministre pourrait décider: Non, D, moi, ça ne m'intéresse pas, je ne l'applique pas sur D. C'est-u ça que ça veut dire?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, en tout cas, ce n'est pas de cette façon dont ce gouvernement-là fonctionnerait. Je ne sais pas si vous imaginez une façon dont vous, vous aimeriez fonctionner.

Mme Ouellet: Je lis la définition.

M. Bachand (Outremont): Oui, oui, mais c'est parce qu'il faut essayer de prêter des intentions de bonne foi aux gens. Mais, dans le texte, c'est marqué «après consultation des municipalités régionales de comté». Donc, normalement... Puis, si on regarde toute la philosophie de cette loi-là, c'est une loi qui est... et des budgets, qui disent: On ne fera ça que si vous le voulez; non seulement si vous le voulez, si vous le demandez, si vous prenez vos responsabilités de le faire aussi...

Mais on pourrait, par exemple, imaginer... Me Paquin me donne un exemple. Là, on a un territoire actuellement: Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. On pourrait très bien imaginer que, dans deux, trois, quatre ans, je ne sais pas, les Îles-de-la-Madeleine décideraient, eux autres: Nous, on va donner un service additionnel, on veut s'organiser différemment, on veut en faire plus, mettez-nous 0,01 \$ de plus, ça va nous aider à financer ce qu'on fait aux Îles-de-la-Madeleine. Puis le transport, aux Îles-de-la-Madeleine, ce n'est pas tout à fait du transport en Gaspésie, hein? Ce n'est pas très contigu. Donc, ça deviendrait des parties de territoires, au fond, par exemple, par exemple, là-dedans.

Mais je verrais mal un gouvernement... Il serait assez incohérent de dire à une population: Le ministre du Revenu va faire une surtaxe de 0,01 \$ sur votre territoire parce que vous l'avez demandé — parce que ça, c'est le principe de tout — mais, même si vous l'avez demandé, je vais faire ce que vous n'avez pas demandé. Tu sais, à un moment donné, là, ça ne tient pas debout.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

● (20 heures) ●

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je suis tout à fait d'accord que ça ne tient pas debout, mais moi, je lis la lettre du texte. Et, si ce n'est pas l'intention du gouvernement, est-ce qu'à ce moment-là on peut le corriger? Moi, j'essaie de comprendre la lettre du texte pour m'assurer que la lettre reflète des intentions, et, dans ce cas-ci, avec lesquelles je suis d'accord... si je n'étais pas d'accord, ce serait une autre histoire, mais, dans ce cas-ci, avec lesquelles je suis d'accord. Et, lorsque je lis le texte, je lis qu'«une partie du territoire visé — et le territoire étant le territoire demandé par les organisations locales — lorsque ce dernier est divisé par le gouvernement». C'est sûr que c'est écrit «après consultation», mais on a très bien vu, par d'autres dossiers...

Moi, je pense particulièrement aux mines. Ils étaient censés consulter le ministère de l'Environnement, puis, dans bien des cas, ce n'était pas fait. Même si le ministère de l'Environnement disait non, le ministère des Ressources naturelles faisait ce qu'il voulait. Ça fait que, «consultation», là, ce n'est pas comme le ministre disait. Il faut qu'ils veuillent, il faut que les municipalités veuillent. Ce n'est pas écrit «avec la volonté des municipalités», c'est seulement écrit «après consultation». Les municipalités peuvent très bien dire oui ou non, puis le ministre peut trancher.

Donc, j'aimerais comprendre cette partie de texte là, de la définition, à quoi il sert. Parce que la première partie est assez claire, mais la deuxième partie, c'est comme s'il disait que le territoire qui est demandé pour la majoration de la taxe pouvait être divisé par le gouvernement; après consultation, soit, mais ce n'est pas après une réponse positive, ce n'est pas nécessairement après une acceptation des municipalités. Ça fait que j'aimerais comprendre dans quel cas le gouvernement voudrait diviser un territoire, alors que c'est l'ensemble qui a été demandé par les gens au niveau local. Comme le dit exactement... dans l'intention que le ministre a exprimée, depuis cet après-midi qu'on regarde cet article-là, il dit: Moi, si c'est à l'initiative des gens au niveau local qui doivent faire une demande, qui doivent s'entendre, qui me soumettent ça, il dit: Quand ils me soumettent ça, je dis oui. Mais il y a une disposition qui est prévue ici, qui lui permet de diviser le territoire malgré que ça soit ça qui soit déposé.

Ou sinon peut-être que les légistes peuvent m'indiquer une interprétation autre, là, de ce bout de texte là. Mais moi, ce que je comprends de ce que dit ce texte-là, c'est qu'il y a un pouvoir au ministre de dire: Même si on m'a proposé un grand territoire, je me garde un pouvoir de pouvoir le diviser, ce territoire-là, pour des raisons qui ne sont pas mentionnées. Donc, j'aimerais avoir des explications. Dans quel cas ça pourrait s'appliquer? Et dans quel cas le ministre pense... Et qui appliquerait ça? J'imagine que c'est le ministère des Transports. Ça ne serait pas le ministère des Finances. En tout cas, ça serait le fun de savoir de qui on parle quand on parle du gouvernement ici. C'est qui qui prendrait cette décision-là de diviser? Est-ce que c'est un décret? Est-ce que c'est le ministre des Finances? Est-ce que c'est le ministre des Transports? C'est qui qui pourrait avoir le pouvoir de changer une proposition locale?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Je vais juste reculer d'un cran, là, parce qu'on peut avoir des grands débats juridiques, parce qu'après consultation... Il est clair que c'est consultation, ce n'est pas une décision régionale. Parce que le champ de taxation est un champ de taxation provincial, c'est un champ de taxation qui appartient au Québec, qui n'appartient pas aux municipalités. Alors, on ne donnera pas le pouvoir aux municipalités de dire: Je taxe mes citoyens sur l'essence.

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Non, mais, si j'écoutais vos propos, puis après consultation, puis on veut se coller aux décisions des municipalités, ce n'est pas ça. C'est un champ de taxation qui est exclusivement provincial et fédéral, d'ailleurs, aussi, mais que ce gouvernement, étant conscient des difficultés financières des municipalités dans le transport en commun,

dit: On est prêts à prendre une partie du champ de taxation pour vous permettre, si vous le voulez, de financer le transport en commun. Donc, il faut faire attention dans la rédaction de la loi. Le pouvoir, il reste au niveau du ministre, il reste au niveau du gouvernement, il ne reste pas au niveau local. À la rigueur, on pourrait tout enlever ça puis on reviendra avec une loi chaque fois puis... Ou on reviendra avec un BI du ministre des Finances qui dit: Voici le territoire, puis ça sera dans la loi omnibus Revenu puis Assemblée nationale.

On essaie de donner un cadre qui explique l'intention gouvernementale, qui explique le processus, qui dit aux municipalités et à l'ensemble: Voici comment ça devrait fonctionner, parce qu'on veut que vous preniez vos responsabilités — particulièrement vrai dans la CMM — et on veut évidemment... là, à partir du moment où vous avez pris cette décision-là, là, on rentre dans le «fine-tuning» géographique de la définition de «territoire». Il faut que la loi ait une certaine flexibilité, parce qu'il va arriver des cas géographiques au Québec avec des territoires qui ne sont pas parfaitement collés aux descriptions géographiques qu'on a dans nos régions. Donc, on verra à la pratique comment ça se vit.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Dans cet article-là, on ne touche pas du tout au pouvoir de taxation du ministre des Finances. Il a son pouvoir de taxation. Cet article-là définit le territoire. Donc, est-ce que c'est aux gens au milieu local à définir le territoire? Est-ce que c'est au ministre à définir le territoire? Ce qu'il nous a dit précédemment, c'est que c'était aux gens au niveau local à définir le territoire. Donc, moi, ce que j'essaie de comprendre... Et, dans ce cas-là, ce n'est pas une question que le territoire est plus compliqué ou moins compliqué. Le territoire est défini par les élus locaux qui ensemble s'entendent pour déposer une proposition — on va revenir avec notre mot — consensuelle sur un territoire donné. C'est ça, le territoire.

Donc, après ça, la partie de l'article qui dit que le gouvernement peut diviser le territoire, j'aimerais comprendre... Parce que ça rentre dans la définition de territoire, alors que, ce que je comprenais, c'étaient les gens au niveau local qui définissaient le territoire. La définition qu'on a écrite ici, le libellé, si on s'attache à la lettre — puis la lettre est importante, parce que c'est ça qui utilise l'interprétation — la lettre dit que ce n'est pas juste ça. Le ministre... bien, en fait, le gouvernement — puis il faudra savoir c'est qui, dans le gouvernement, puis comment il peut le faire — peut diviser le territoire, donc, ne pas garder le territoire qui est proposé par les gens au niveau local.

Donc, j'aimerais comprendre pourquoi qu'on a cette disposition-là dans la définition. Parce que la première partie, ça va. C'est un territoire, on exclut l'AMT parce que l'AMT n'est pas visée par le fonds, etc. Ça va. C'est le territoire sur lequel s'applique la majoration de la taxe. Mais pourquoi on vient faire, là, une espèce de porte ouverte à une division de territoire? J'aimerais comprendre. Parce que le territoire, c'est celui qui est proposé.

M. Bachand (Outremont): Premièrement, juste pour répondre à votre première question, là, on est dans la Loi sur le ministère des Transports, donc on est dans les définitions de territoires de transport. Donc, c'est le ministre des Transports ici. Évidemment, le ministre des Finances, il faut qu'il prélève, à un moment donné, il faut qu'il y ait une cohérence entre ce que les deux font. Puis il y a un pouvoir qui est donné au ministre des Transports, oui, effectivement, de... Même s'il y a des décisions locales ou des consultations locales, il peut arriver des cas dans la société où les élus locaux, ils n'ont pas les mêmes vues nécessairement que le ministère des Transports. Il peut arriver des chicanes même. Il y en a, des chicanes même dans les municipalités, là, puis ils excluraient une municipalité d'un territoire. Le ministre des Transports, il garde un certain pouvoir. Me Paquin, vous avez peut-être une explication juridique plus sophistiquée sur cet article-là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin, à vous la parole.

M. Paquin (Mathieu): Oui, Mme la Présidente. Alors, la notion de territoire donné s'interprète en faisant un certain recul pour aller voir les nouvelles dispositions qui ont été ajoutées par le projet de loi à la Loi concernant la taxe sur les carburants. Alors, je vous reporte d'abord à l'article 51. Lorsqu'on a la notion de «territoire visé par une majoration de la taxe», on a le territoire de l'Agence métropolitaine de transport et on a le territoire de la région administrative Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Si, suite à la demande d'organismes municipaux, le ministre des Finances, qui décide de la politique fiscale, annonce un BI et à la modification législative en conséquence, on pourrait ajouter un autre territoire dans la Loi concernant la taxe sur les carburants. Ça, c'est le «territoire visé par une majoration de la taxe», comme une grosse tarte.

Si on va à l'article 65, lorsqu'on est à l'article 12.32.1.1 on a un «territoire donné», alors c'est un territoire visé par une majoration de la taxe, donc ça peut-être la tarte au complet. Par exemple, la région administrative Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. On exclut le territoire de l'Agence métropolitaine de transport parce que, comme on l'a expliqué cet après-midi, le FORT ne sert pas à financer l'Agence métropolitaine de transport, donc le territoire est exclu.

Là, après ça, on entre dans le deuxième cas, où on a, «le cas échéant, une partie du territoire visé par une majoration de la taxe». Donc, j'ai une tarte, on ne peut pas agrandir la tarte avec ce pouvoir-là, on peut venir faire des pointes dedans, qui, lorsqu'on lit cette définition-là en prenant connaissance de l'article 64, on va dire: «La partie des sommes visées au paragraphe 2.3° de l'article 12.32 qui correspond au produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire donné est versée par le ministre [des Transports], conformément à l'article 12.32.1.2 — qu'on étudie en ce moment, c'est-à-dire l'autre d'ensuite — aux organismes publics de transport en commun, pour financer les services de transport en commun qu'ils organisent.»

Donc, j'ai un organisme qui est présent sur un territoire donné. Donc, ce qu'on fait, c'est qu'on dit: Bien, j'ai un territoire visé par une majoration et je peux faire des sous-ensembles de ce territoire-là pour réserver la majoration de la taxe prélevée sur ce sous-ensemble-là pour aller à l'organisme présent sur ce sous-ensemble-là. Si j'ai un seul organisme

présent sur l'ensemble du territoire, normalement c'est lui qui va avoir l'ensemble de la majoration. Cette subdivision-là, du grand territoire visé par la majoration, est faite par le gouvernement. Ce n'est pas écrit, mais, puisque c'est dans une loi qui relève de l'administration du ministre des Transports sur recommandation du ministre des Transports... mais étant une décision du gouvernement, ça implique la consultation de tous les ministres. C'est dans un décret, c'est publié à la *Gazette officielle*, et il y a, à un moment donné, une signature du lieutenant-gouverneur là-dessus en plus. Ça prend tout ça pour faire la subdivision, et c'est fait après avoir consulté les municipalités régionales de comté, la Communauté métropolitaine de Québec ou une autre municipalité locale dont le territoire n'est pas compris dans celui d'une MRC ou de la Communauté métropolitaine de Québec. Pourquoi? Parce que, comme on le disait initialement, lorsque le ministre des Finances prend, en vertu de son pouvoir d'établir la politique fiscale, la décision de faire un nouveau territoire visé par une majoration de taxe, il l'a fait après avoir eu une demande des organismes, des élus municipaux. Donc, on ne vient pas faire une subdivision d'un territoire sur lequel il y a des élus municipaux qui ont demandé à avoir une taxe levée sans qu'il y ait une consultation qui soit faite. Au fond, c'est ça, le territoire donné.

● (20 h 10) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Suite à cette explication-là, là, qui est passablement claire, ramenons-nous dans le projet actuel, là, Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine, dans le cas particulier de Murdochville. Si jamais, après six mois d'opération, on se rend compte qu'aller à Murdochville... Comme je disais, là, d'Anse-Pleureuse aller à Murdochville, il y a à peu près 125 kilomètres. Mais Anse-Pleureuse, ça, ce n'est pas un fournisseur de passagers énorme, là; c'est des gens plutôt qui viendraient de Sainte-Anne-des-Monts, qui est un autre 60 kilomètres plus loin. Alors, imaginez que c'est quand même quelque chose à servir. Par contre, du côté Gaspé, Gaspé-Murdochville, c'est beaucoup moins, là, c'est très possible.

Mais supposons qu'après six mois d'opération on se rend compte que desservir Murdochville, ce n'est vraiment pas rentable, là. C'est une supposition, là. Je ne veux pas dire que je pense que ça peut être ça. Mais les élus municipaux dans la région se rendent compte que, bon, ils transportent trois passagers par mois. Puis la taxe est prélevée, là aussi, à ceux qui font le plein à Murdochville. Si on voulait exclure Murdochville du territoire, est-ce que la décision pourrait venir du gouvernement? Est-ce que la décision pourrait venir de la régie du transport collectif Gaspésie—Les Îles ou des deux, ou ça prend une consultation avec l'accord des deux? Comment ça pourrait fonctionner, là, dans ce cas précis là?

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): Oui. Oui. Oui, allez-y.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin, à vous la parole.

M. Paquin (Mathieu): Si on veut exclure le territoire de Murdochville du prélèvement de la taxe, ça nécessiterait normalement une modification à la Loi concernant la taxe sur la carburant parce que c'est là qu'on a défini la grande tarte, et là on ne veut plus que Murdochville fasse partie de la tarte.

M. Pelletier (Rimouski): Le gouvernement ou la régie intermunicipale?

M. Paquin (Mathieu): On ne veut plus que Murdochville fasse partie de la taxe ou on a décidé que Murdochville initialement faisait partie de la taxe?

M. Pelletier (Rimouski): Peu importe. Peu importe. C'est qui, le on? Est-ce que ça peut être un ou l'autre?

M. Paquin (Mathieu): L'initiative de faire la politique fiscale repose entre les mains du ministre des Finances. Il pourra donc attendre d'avoir les consultations des élus, qui pourraient dire: Bien, on aimerait ça que la taxe soit prélevée ou ne soit plus prélevée à cet endroit-là. Mais normalement, pour vraiment qu'il n'y ait plus de taxe prélevée sur le territoire d'une municipalité à l'intérieur du territoire visé par la majoration, ça va prendre une modification de la définition de ce territoire-là dans la Loi concernant la taxe sur les carburants.

M. Pelletier (Rimouski): C'est beau.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Non, ça va, moi. C'est...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Oui. Mme la députée de Vachon, à vous la parole.

Mme Ouellet: Oui. Donc, dans le fond, vous avez institué deux sortes de territoires: le territoire visé, qui est le territoire défini dans la loi, là, sur les contours, qui est le territoire sur lequel s'applique la majoration; et là, quand vous venez faire territoire donné, c'est pour être capable de faire le versement à des entités distinctes à l'intérieur du territoire visé. Donc, dans le cas de l'exemple de mon collègue, ce n'est pas le territoire donné qui changerait, c'est le territoire visé qui changerait.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Oui, tout à fait, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Et, dans le territoire donné... J'essaie de comprendre, là, l'utilisation de cette définition-là. J'avais cru comprendre qu'ensuite, une fois qu'il y a une proposition de gens locaux sur le versement, c'était à l'intérieur de la proposition de dire que le versement allait se faire à tel organisme ou à deux ou trois organismes. Ce que je comprends, dans le cas de la Gaspésie, c'est un seul organisme; dans le cas de Montréal, c'est aussi un seul organisme. Donc, cette définition-là ne s'appliquerait pas dans ces deux cas là. Mais, s'il y avait eu deux, trois organismes où on devait donner l'argent, pourquoi est-ce qu'il faut diviser par territoire donné? Parce qu'il peut y avoir des organismes qui fournissent du transport en commun sur des territoires qui se croisent quand même un peu, ce n'est pas tout le temps totalement exclusif. Comment vous allez utiliser cette définition-là de territoire donné relié au versement de la majoration?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Juste pour prendre le cas de l'AMT par ailleurs, dans le cas du dernier 0,015 \$, l'Agence métropolitaine de transport est un canal de transfert d'argent, mais ça s'en va à plusieurs organismes, selon la décision du Conseil des ministres, calquée, à toutes fins pratiques, sur la résolution de la CMM. Et l'argent s'en va à la STM, à Laval, aux CIT, à l'ensemble des organismes parce qu'on a voulu, dans ce cas-là, responsabiliser la CMM. Alors, il y a plusieurs organismes qui touchent le fruit de cette taxe dans le cas du territoire de Montréal. Donc, c'est un exemple... c'est au deuxième étage, si on veut, mais c'est un exemple où il y a plusieurs organismes qui oeuvrent sur le même territoire et qui touchent le produit de la taxe sur le même territoire que vous, ultimement, disons.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Puis je comprends que la CMM n'est pas visée, mais prenons-la comme exemple, là. Justement, dans le cas de la CMM, ça a été distribué à plusieurs organismes sans avoir à passer par une définition de «territoire donné». Pourquoi est-ce qu'on doit constituer une définition de «territoire donné» et avec des exclusions de territoires puis de consultations, puis tout ça, alors que, dans le fond, la volonté, c'est de distribuer à plusieurs organismes qui sont sur le même territoire visé?

M. Bachand (Outremont): Probablement. Puis là je vais laisser Me Paquin, parce qu'il est responsable de la rédaction législative... Mais, dans le cas de la Communauté métropolitaine de Montréal, il y avait quand même une superagence, si on veut, comme l'AMT, qui pouvait distribuer à plusieurs. Dans le cas des autres territoires, il y a des territoires non organisés de la même façon, et donc il faut se donner le pouvoir législatif de faire ce partage qu'on a fait dans le cas de la CMM.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Oui, Mme la Présidente. Alors, un des objets qui est recherché par les modifications apportées à la Loi sur le ministère des Transports, c'est de s'assurer qu'on ne soit pas obligés de faire des modifications législatives à chaque fois qu'il y a un nouvel organisme qui est créé. Donc, supposons, pour prendre le cas de la Gaspésie, que, dans un certain nombre d'années, sur la péninsule gaspésienne, j'ai cinq organismes de transport. Ma définition d'«organismes publics de transport en commun», qui est au paragraphe 1^o, va permettre de financer, à l'intérieur d'un même territoire donné, plusieurs organismes parce qu'on l'a rédigée au pluriel.

Une voix: ...

M. Paquin (Mathieu): «Donné». On est toujours à 12.32.1.1, à 65. Alors, supposons qu'on a le territoire visé, c'est Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, territoire... Pour fins de discussion, disons qu'il y a cinq organismes publics de transport sur la péninsule gaspésienne...

Mme Ouellet: Dans le territoire visé?

M. Paquin (Mathieu): Oui. Aujourd'hui, il y en a un, mais, plus tard, il y en a cinq. Et éventuellement il s'en crée un sixième, mais uniquement sur les Îles-de-la-Madeleine. Et là les élus municipaux disent: Bien, écoutez, nous, on aimerait ça que ce qui est prélevé sur la péninsule gaspésienne soit réservé aux organismes de la péninsule gaspésienne et ce qui est prélevé aux Îles-de-la-Madeleine reste à l'organisme de transport des Îles-de-la-Madeleine. Là, on pourra faire un territoire donné, péninsule gaspésienne, et un autre territoire donné, toujours à l'intérieur du territoire visé, qui est Îles-de-la-Madeleine. Et la majoration de taxe perçue aux Îles-de-la-Madeleine va aller à l'organisme qui est là, et ce qui va être perçu sur la péninsule va être réparti suivant les modalités déterminées par décret ou entre les cinq organismes présents sur le territoire donné qui est la péninsule gaspésienne.

Donc, ça nous permet, plutôt que d'avoir à venir modifier les définitions de territoires visés dans la Loi sur la taxe sur les carburants, de partir de ce grand territoire là et de le subdiviser dans le futur suivant qu'il y ait augmentation du nombre d'organismes, qu'il y en ait plusieurs présents sur un même territoire où il y a de la taxe qui est levée puis on est capables de répartir, ou qui soient très éloignés l'un de l'autre et qu'on est capables de dire que, bien, la taxe, dans tel bout, devrait peut-être aller plus à tel organisme, que celle à l'autre bout du territoire peut aller plus à un autre organisme.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. De ce que je comprends de votre exemple, là, ce n'est pas tellement en augmentant le nombre d'organismes, parce que, même si on augmentait le nombre d'organismes, si c'était toujours dans le même territoire et qu'on ne changeait pas le... on ne voulait pas faire en sorte qu'une taxe prélevée sur un territoire s'applique exclusivement sur un territoire... Dans le fond, c'est une façon, comme vous l'expliquez, là, c'est une façon indirecte de venir changer la définition de territoire visé parce qu'on dit: Si on veut pouvoir percevoir une taxe, par exemple, aux Îles-de-la-Madeleine pour l'appliquer seulement qu'aux Îles-de-la-Madeleine, ce qui n'est pas le cas dans le territoire visé... Je vais juste réviser, là, à 51, là, vous me disiez, là... Non. Où c'est qu'ils sont, les territoires, là? Ah oui ici.

Une voix: ...

● (20 h 20) ●

Mme Ouellet: 51, c'est ça. Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, c'est ça, donc, qui est le territoire visé. Vous dites: Si on veut prélever une taxe, une majoration puis qu'on l'applique juste sur ce territoire-là, on va diviser le territoire visé pour permettre un... Ça fait que, dans le fond, c'est diviser un territoire visé. Parce que, même si on avait une augmentation du nombre d'organismes mais qu'il n'y avait pas de volonté que la taxe d'un territoire en particulier s'applique à ce territoire-là, ça ne changerait rien, on aurait juste à redistribuer autrement la majoration de la taxe et on n'a pas besoin de définition de «territoire donné». Moi, j'ai l'impression que la définition de «territoire donné», ici, de l'explication que vous m'en donnez, puis je ne la voyais pas comme ça avant que vous fassiez l'explication, ça permettrait de changer les définitions de territoires visés sans venir modifier les lois où les territoires visés sont définis. Ça fait que je trouve ça un petit peu spécial. À quoi ça nous sert de définir un territoire visé dans la loi si, après ça, par des dispositions, on est capables de le changer? Puis même, éventuellement, dans votre présentation, les Îles-de-la-Madeleine pourraient même décider peut-être même d'avoir un taux de majoration différent, non?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Non, Mme la Présidente. Ce qui est prévu sur un territoire visé, tant qu'on ne touche pas à sa définition dans la loi sur la taxe sur les carburants, bien, c'est le taux de majoration qui est prévu dans la loi sur la taxe sur les carburants. Donc, la taxe va être... la majoration va être prélevée de la même façon à l'intérieur de ce territoire-là tant qu'on n'en change pas la définition. Après ça, tout ce qui est de savoir si un territoire donné ou non ne change rien au niveau du montant de la taxe perçu ou du territoire sur lequel il est perçu, c'est de savoir si on le divise en un, en deux ou en trois pour que ce qui est perçu sur une partie du territoire soit reversé sur cette même partie du territoire là, à l'exclusion des autres parties.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Et pourquoi c'est préférable de passer par une disposition comme celle-là dans une éventualité... plutôt que de changer la définition de territoire visé puisque la majoration de la taxe, on va l'appliquer à un territoire particulier et que, dans le fond, ça va revenir à avoir deux fois le même montant sur deux territoires différents? Ça va être ça, le résultat, là. Parce que la taxe perçue sur un territoire va ne s'appliquer seulement que sur ce territoire-là. Pourquoi procéder comme ça plutôt que de procéder par modification de «territoire visé»?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): Administrativement, c'est plus simple.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je comprends qu'administrativement c'est plus simple, mais ça change vraiment en termes de principe. Vous venez changer le principe du territoire visé avec le territoire donné, où le territoire visé, c'est la perception d'une taxe sur tout un territoire et qui est retournée, sur l'ensemble de ce territoire-là, à un ou plusieurs organismes. Un peu surprise qu'on vienne changer ce principe-là par une division avec des territoires donnés.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: On va continuer sur le même exercice. Si le territoire s'est demandé à être divisé... Par exemple, les Îles-de-la-Madeleine veulent que juste l'argent qui est perçu chez eux soit envoyé chez eux et qu'après consultation il n'y a vraiment pas de consensus de la part des différentes municipalités ou MRC du territoire visé, il advient quoi?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu): ...

M. Bachand (Outremont): Bien, on a une chicane.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Non, non, mais, tu sais, c'est toutes sortes de questions... Avec des «si», là, on peut imaginer 42 000 situations. S'il n'y a pas de consensus au départ, il n'y aura pas de taxe prélevée, parce que, s'il n'y a pas de consensus, il n'y aura pas de taxe. Si, dans 10 ans, ils se mettent à se chicaner sur le partage, bien ils vont se chicaner. Puis là le ministre des Finances, lui, il pourrait toujours retirer — mais là ça serait dramatique sur le financement des sociétés de transport en commun sur ce territoire-là éventuellement, ou de la société — il pourrait retirer la taxe. Puis, quant au partage, sur le territoire, entre les différentes sociétés de transport, bien c'est le ministre du Transport, le gouvernement qui prendra... qui aura des décisions à prendre. Parce qu'à un moment donné il faut le répartir. Alors, si les élus, ils changent — régionaux — puis ils se mettent à se chicaner, à un moment donné, il faut qu'il y ait quelqu'un qui décide.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui, merci, Mme la Présidente. Je comprends qu'on est sur des si, là, mais cette partie-là de l'article est aussi sur un si, parce qu'actuellement, là, il n'y en a aucune, demande de division ou de territoire donné, là, ça n'existe pas. Donc, vous avez prévu quelque chose d'hypothétique, donc on n'a pas le choix d'être dans l'hypothétique, là. C'est prévu comme ça dans la loi, où il n'y a aucune application actuellement de ce volet-là. Donc, vous avez prévu que ça serait un besoin, ça serait un besoin de diviser le territoire visé pour faire en sorte que la taxe s'applique juste à une partie du territoire visé. Puis après ça on dit que ça se fait après... Vous avez prévu une hypothèse qui n'existe pas, vous l'avez prévue dans le libellé du projet de loi n° 73, puis vous dites que cette hypothèse-là, qui ne s'applique pas, parce que vous avez prévu que ça pourrait peut-être arriver un jour, que ça serait après consultation des municipalités régionales de comté. Moi, je vous pose la question, toujours dans une hypothèse que ça soit demandé: S'il n'y avait pas de consensus — parce que «consultation», vous l'avez bien dit, ne veut pas dire «acceptation», ça veut seulement dire «consultation» — vous allez faire quoi?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, vous posez une question qui sera posée au gouvernement du jour dans 15 ans, quand ça arrivera. Mais, quand il y a une chicane dans une région puis il y a une répartition à faire, il faut qu'il y ait quelqu'un qui prenne la décision. Dans ce cas-ci, c'est le gouvernement qui prend la décision, de la façon dont la loi est rédigée.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. En tout cas, je me questionne encore sur la pertinence de la définition de «territoire donné» et de l'intérêt de pouvoir diviser, dans le fond, un territoire visé de cette façon-là, là. Je ne comprends pas encore la pertinence de la deuxième définition.

Si on regarde, dans le 12.32.1.2, là on parle des versements, donc l'argent qui est perçu pour faire la majoration de la taxe, qui passe par le fonds FORT... «Les versements [...] sont effectués [selon] les modalités et les conditions déterminées pour ce produit — produit, là, de la majoration de la taxe, j'imagine, pour le montant, là — par le gouvernement.»

Le gouvernement va se baser sur quoi pour décider? Ça, j'imagine, c'est la décision de savoir quel organisme est financé. Est-ce que les organismes qui sont financés, ils sont... Parce que, comme vous avez dit que ça procédait par une initiative locale, qu'ils doivent avoir un consensus qui, j'imagine... J'imagine que c'est le cas, je n'ai pas lu le détail de l'entente, là, de la Gaspésie... Ah! mais ils ont juste un organisme. S'il y avait plusieurs organismes, ils le diraient, quels organismes doivent être financés, j'imagine, dans leur proposition. Est-ce que le ministre se base sur la demande locale ou fait un choix arbitraire?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...l'objectif de cet article ici puis la plupart des cas, là, comme en Gaspésie, il y aura un seul organisme. On parle des modalités et conditions, puis M. Grandisson pourra compléter, mais, les modalités, c'est la périodicité. Donc, on collecte la taxe sur l'essence, là, mais quelle est la fréquence des versements, quels sont les rapports exigés, quels sont, comme le député de Rimouski le disait si bien, les rapports de contrôle qu'on exige, quels sont les conditions? Par exemple, une des conditions mais qui doit être rédigée, probablement modulée à chaque fois, c'est que nous, on pose actuellement comme condition, c'est que les municipalités ne réduisent pas leur contribution qu'elles font aujourd'hui. C'est fait pour faire un ajout et pas pour substituer une réduction de l'apport que les municipalités font. Alors ça, par exemple, c'est une condition que vous allez retrouver dans toutes les ententes. Ça pourra évoluer évidemment avec le temps.

● (20 h 30) ●

Alors, pour les mêmes questions que le député de Rimouski posait, évidemment, s'il y a de l'argent versé, il va y avoir des conditions qui vont être là. Mais on veut s'assurer que ça atteigne les fins qui sont données. Ils nous ont donné un budget, ils nous ont donné un plan au fonds de transport en commun. Alors, le gouvernement dit: O.K., étant donné ce plan-là, c'est bon pour vos citoyens, vous, les élus, vous le dites, on partage ce diagnostic, donc on va ajouter cette taxe dans votre territoire, mais vous allez le faire pour ces fins-là. Donc, le décret, le contrat, l'entente avec la région prévoira des modalités et des conditions.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. On les retrouve où, ces modalités-là et conditions qui sont déterminées? Est-ce qu'on les trouve dans un règlement?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, corrigez-moi, les avocats, là, mais c'est un pouvoir habilitant général parce que, quand... et qui ne seront pas dans un règlement, qui seront dans l'entente. Une modalité, c'est la fréquence des versements, par exemple. On ne va pas prévoir dans les règlements, là, une entente avec le gouvernement du Québec puis la Gaspésie parce qu'on va verser aux trimestres, ou aux mois, ou deux fois par année... Ça sera dans le décret. Ça sera prévu dans le décret. Une entente doit être, comme Me Paquin le disait bien, doit être ultimement approuvée par le gouvernement. Donc, elle est dans un décret publié dans la *Gazette officielle du Québec*. C'est transparent, c'est public.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Ça fait qu'est-ce que je comprends que les modalités, par exemple, le nombre de versements, quelle périodicité, puis les conditions... La seule, là, qu'on a, c'est les conditions, par exemple, que ça ne doit pas être en déduction de taxation municipale. Est-ce que ce sera au cas par cas puis ça peut être complètement différent d'une entente à l'autre au niveau d'un territoire visé?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Normalement, il devrait y avoir une cohérence entre ce qu'on fera en Gaspésie puis ce qu'on fera ailleurs au Québec. Mais il pourrait arriver, dépendant des circonstances, c'est-u un transport en commun qui existe depuis 20 ans puis ils veulent ajouter des services puis etc., c'est-u une région qui est en crise, tu sais, quelles sont les circonstances qui existeront, qui fait... En général, le gouvernement est assez surveillé puis les régions sont assez jalouses les unes des autres que, si tu fais quelque chose dans une, tu vas être obligé de faire la même chose partout, alors. Mais par ailleurs cette loi-là prévoirait qu'effectivement chaque entente aura ses conditions. Puis il y a des cas plus complexes, évidemment, que... Si on prend des régions...

Là, on le voit, par exemple, il y a un décret qui existe pour l'agence... votre décret, là, 1183-210, 15 décembre 2010, pour l'AMT. L'AMT, bon, bien, dans le discours du budget, je prévoyais le 0,055 \$. Et il y a eu une entente finalement, il y a eu des discussions évidemment entre le ministère des Transports. Alors, il y a les organismes admissibles, il y a la période, il y a le calcul des versements, il y a une équation très compliquée parce qu'il y a des années civiles puis, nous, on est dans les années financières. Par exemple, à 3.1, dans ce cas-ci: En aucun temps les sommes distribuées par l'agence en vertu des présentes modalités et conditions ne doivent servir à réduire la part des usagers — non plus, la part des usagers — des services de transport en commun ou toute contribution ou tout autre montant payable par les municipalités pour les fins de transport en commun. Alors, ici, on a dit: Le transport en commun, au fond, c'est payé par le citoyen, l'utilisateur, en partie par la région puis en partie par l'État, parce qu'on paie beaucoup les équipements aussi au niveau... globalement, alors on s'est dit, on en ajoute, mais ce n'est pas pour réduire la part de l'utilisateur, ce n'est pas pour réduire la part des municipalités, c'est pour ajouter un service. Alors, si on taxe les automobilistes, c'est parce que ça va ajouter à l'offre de transport en commun et non pas simplement remplacer la quote-part que les municipalités... En tout cas, c'était une des conditions qui étaient mises. Puis on leur disait: Puis vos tarifs ne doivent pas être moindres que les années précédentes, puis vos contributions ne doivent pas être moindres que les années précédentes. Alors, voilà. Par exemple... Et il y a des dates aussi, dans ce cas-ci, auxquelles l'agence doit verser l'argent aux sociétés de transport qui étaient dans la liste. C'est un exemple. Au fond, il y en a juste un, actuellement. Il y en aura un autre avec la Gaspésie.

Mme Ouellet: Il y en aura un autre bientôt.

M. Bachand (Outremont): Il y en aura un autre avec la Gaspésie. Bien, peut-être pas bientôt parce que, si la loi ne passe pas, ça va prendre du temps.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: L'application est prévue, si je regarde les dispositions transitoires, pour le 30 juin 2012. Donc, je pense que c'est bientôt. Dans...

M. Bachand (Outremont): ...la journée même, dans 10 jours...

Mme Ouellet: Ça dépend de vous, M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, non. Non, vous savez très bien que les lois sont appliquées...

Mme Ouellet: Donc...

M. Bachand (Outremont): ...sont adoptées dépendant de ce que les députés de l'opposition font, non pas ce que le gouvernement...

Mme Ouellet: Ah non...

M. Bachand (Outremont): C'est l'opposition. Le gouvernement propose des lois, l'opposition contrôle l'adoption des lois.

Mme Ouellet: Ah! Le gouvernement contrôle aussi l'acceptation des amendements ou non. Donc, c'est le gouvernement, qui est majoritaire dans votre cas, qui est décisionnel.

Dans le deuxième paragraphe, on dit: «Toutefois, lorsque les modalités et conditions portent sur le versement du produit de la majoration [...] applicable sur le territoire de la Communauté métropolitaine[...], le gouvernement doit tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec.»

Quand on parle des règles de partage, est-ce que ça fait référence aux organismes qui seront financés? C'est-u à ça dont on fait référence?

M. Bachand (Outremont): Tout à fait...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Il y a deux sociétés de transport, là. Il y a Québec et Lévis, entre autres, là. Est-ce qu'il y en a d'autres? Il y en a deux, principalement, et...

Une voix: ...les MRC qui ont des services collectifs.

M. Bachand (Outremont): Et puis il y a des services collectifs, si je comprends bien, dans certaines MRC. Mais prenons ces deux organismes-là. Alors, la communauté métropolitaine est l'organisme de gouvernance, au fond, du transport en commun. Alors, ce que le gouvernement dit ici, c'est qu'on ne viendra pas se substituer à la façon dont vous allez... substituer notre jugement à la façon dont l'argent sera partagé. Vous déciderez, vous, les élus qui gouvernez dans la Communauté métropolitaine de Québec, vous déciderez du partage entre les différentes sociétés de transport, comme on l'a fait à Montréal. Et ça les a responsabilisés.

Parce que c'est bien facile de dire: On ne s'entend pas; gouvernement, décide donc du partage. À Montréal, entre les 82 municipalités puis pour chacune des sociétés et quand... l'attitude que j'avais prise avec mon collègue des Transports, on a dit: Non. Vous la voulez? Vous allez non seulement, pour l'avoir, la vouloir, mais vous allez décider de façon consensuelle — ça a été unanime ici — comment ça va être partagé entre vous. Et, quand ils ont décidé de commencer à départager, là on a décidé: O.K., on va la mettre en vigueur. Et donc on a vraiment poussé à la limite l'existence, la gouvernance, l'à-propos d'avoir justement des élus qui contrôlent la communauté métropolitaine, et qui prennent leurs décisions de façon responsable, et qui se disent: Bon, on ne s'entend pas; ministre des Transports, décide donc comment on va partager entre nos sociétés. On a dit: Non, non, entendez-vous, sinon on ne le met pas en vigueur.

À Québec, c'est un peu la même chose. Il y a plus qu'une société de transport sur le territoire, ce qui n'est pas le cas de la Gaspésie, ce qui n'est pas le cas, d'ailleurs, de Sherbrooke, ou de Trois-Rivières, ou de Saguenay, ou de toutes les autres que lisait Me Paquin ici. Alors, on dit: Dans ce cas-ci, ce n'est pas le ministre des Transports qui va répartir ça entre Lévis, Québec et puis les organismes de transport. Vous, la communauté métropolitaine, vous le ferez.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, ce que je comprends, c'est, dans le cas de la Communauté métropolitaine de Québec, c'est très clairement les gens du milieu qui décident à quel organisme le financement va aller. Dans le cas des régions, comment ça fonctionne? C'est qui qui décide à qui va aller l'argent de la majoration de la taxe?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, actuellement, dans le cas des régions, bien l'article dit: C'est le gouvernement. Mais, dans le cas des régions, les exemples qu'on a devant nous de la plupart des territoires, il y a un seul organisme par territoire. Il y a les huit organismes de transport en commun. Il y en a huit, je pense, dans l'ATUQ, là? L'ATUQ, ce n'est pas la ville de La Tuque, là, c'est l'association des transports en commun à travers le Québec, là, dans laquelle il y a Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay, etc. Alors, il y en a un seul par territoire, dans ces cas-là, de façon générale. Alors, ce n'est pas compliqué. Ce n'est pas compliqué, il n'y a pas de chicane dans ce cas-là. Puis, en Gaspésie, il y a un seul organisme qui existe aussi actuellement.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je comprends, là, vous prenez l'exemple facile lorsqu'il y en a juste un. Mais, s'il y en avait plus qu'un, est-ce que je comprends que, s'il y en avait plus qu'un pour un territoire visé par la majoration de la taxe, à ce moment-là, ça serait à l'intérieur des modalités et conditions qu'on définirait quel argent irait à quel organisme?

M. Bachand (Outremont): Bien, oui. Tout à fait.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Ce que je comprends, c'est que, dans le cas de Québec, c'est Québec qui décide, mais, dans le cas des régions, c'est le gouvernement qui décide.

M. Bachand (Outremont): Bien, dans le cas de Québec et Montréal, il y a des communautés métropolitaines qui sont définies dans des lois, qui ont des pouvoirs spécifiques dans des lois et qui décident. Mais, dans le cas des régions, il y a une série de MRC, mais il n'y a pas nécessairement... Il y a une CRE, qui est une conférence mais qui n'est pas... qui n'a pas la même nature. Et donc, s'il y a une série de MRC... Maintenant, encore là, là, on est... on commence. Alors, s'il n'y a pas de consensus, il n'y en aura pas, de taxe, dans la région. Votre exemple est peut-être qu'est-ce qui arriverait dans cinq ans, dans 10 ans, dans 15 ans. On traversera ce pont-là dans cinq, 10, 15 ans. Mais, s'il n'y a pas de consensus, il n'y en aura pas, d'ajout pour le transport en commun dans la région, puis, s'il y a un consensus, bien, tout va bien, on n'a pas de problème. Mais, dans la plupart de ces régions-là, il y a... mais il n'y a pas les mêmes organismes juridiques de gouvernance municipale qu'il y a dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

● (20 h 40) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je comprends que vous dites: S'il n'y a pas de consensus... Mais le mot «consensus» étant à interprétation, encore là il peut y avoir des différences. Et, même s'il n'y a pas d'organisme, lorsqu'ils vont vous faire la demande, ils vont quand même identifier comment ils souhaiteraient avoir le versement... à quel organisme ils souhaiteraient avoir le versement de la taxe. À Québec, c'est Québec qui décide, mais, dans les régions, ce n'est pas nécessairement les régions qui vont faire la proposition, c'est le ministre qui se garde le pouvoir... le dernier pouvoir de décider s'il y va selon ce qui est demandé par la région ou non.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui. Évidemment, on a vu aussi, à l'article 12.32.1.1, qu'il y a des organismes publics dans le transport en commun, mais, ici, c'est le gouvernement qui, après consultation, après avoir écouté, oui, à un moment donné, c'est le gouvernement qu'il faut qui décide parce qu'il n'y a pas nécessairement un organisme de gouvernance légal qui prend des définitions, qui a les mêmes pouvoirs légaux que les communautés métropolitaines ont.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je comprends tout à fait qu'il n'y a pas un organisme comme les communautés métropolitaines, mais, étant donné que la région est obligée de s'organiser, comme vous dites, pour faire une demande, dans cette organisation-là il y a un effort très certain de concertation, de consultation et de consensus. Parce que vous le dites par vous-même, s'il n'y avait pas de consensus, vous ne l'accepteriez pas. Donc, même si ce n'est pas chapeauté par une communauté métropolitaine, l'exercice a été fait de la même façon qu'à l'intérieur d'une communauté métropolitaine, et, dans le cas d'une communauté métropolitaine, c'est la décision de la communauté métropolitaine, mais, dans le cas d'une région, l'effort qui a été fait dans la région, qui peut se faire exactement de la même façon qu'à l'intérieur d'une communauté métropolitaine, lui, est dans la balance décisionnelle du ministre, alors que ce n'est pas le cas pour Québec. Donc, ce n'est pas un petit peu deux poids, deux mesures?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Ce n'est pas deux poids, deux mesures, parce que les territoires ne sont pas organisés de la même façon. Mais, ici, là, on peut toujours essayer... Je peux-tu poser une question personnelle? Ça va être un compliment: Avez-vous été élevée chez les Jésuites?

Mme Ouellet: Je ne suis pas de cette génération-là, désolée.

M. Bachand (Outremont): Non, hein? Bon, bien...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bachand (Outremont): ...mais ça doit être vos professeurs qui ont été élevés chez les Jésuites.

Mais, ici, on est dans des... Des conférences régionales des élus, ce ne sont pas des organismes qui ont un pouvoir de taxation. On n'est pas comme dans les communautés métropolitaines qui... l'ensemble des pouvoirs qui sont là. Alors, dans les régions... Mais je ne verrais pas, moi... J'essaie de trouver un exemple d'un gouvernement qui dit: C'est vous, les élus, qui allez prendre une décision, puis je me fous de ce que vous voulez, je vais le répartir comme je veux. Bien, je veux dire, ça va revenir comme un boomerang par les citoyens de la région qui disent: Non, non, là! Qui c'est qui prend la décision, là?

Alors, juridiquement, c'est le gouvernement du Québec qui prend la décision parce que c'est le gouvernement du Québec qui met la taxe, c'est notre champ de taxation, mais il me semble que c'est assez bien balisé dans l'ensemble. Parce qu'il faut lire les articles. Une loi, il faut la lire dans l'ensemble de ses articles. Et il y a de la consultation qui est là. Mais, ultimement, tu sais, les modalités... Si on décide qu'on verse quatre fois par année, même si la région dit: Vous allez me verser cinq fois par année ou trois fois par année, à un moment donné, les modalités et conditions, là, il faut qu'elles soient déterminées, là, ce n'est pas une négociation interminable.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je pense que le pouvoir de taxation, c'est très clair, c'est le gouvernement qui l'a sur le carburant, c'est ni les MRC ni les communautés urbaines, d'ailleurs, là. Ils ne l'ont pas, ce pouvoir-là, là, ils vous le demandent. Mais ensuite, lorsque vous parlez des modalités de versement, les modalités de versement, je crois que, tant dans le cas des régions que de Québec, c'est le gouvernement qui va décider. Parce que le deuxième paragraphe ne vise pas du tout les modalités de versement, il ne vise seulement que les règles de partage.

Donc, dans le cas de Québec, c'est Québec qui décide des règles de partage, et, dans le cas des régions, c'est le gouvernement qui décide des règles de partage. Pourquoi avoir fait deux façons de faire? Quand c'est Québec, c'est Québec qui décide, mais, quand c'est la région, même si la région vous arrive avec une proposition, ce n'est pas nécessairement la région qui décide, le mot final appartient à Québec... au gouvernement du Québec, tandis qu'à Québec la décision finale appartient à la communauté urbaine. Et là on ne parle pas des modalités de versement. Ça, on le voit, là, que les modalités et conditions sont toutes déterminées, là, par le gouvernement. Tout ce que vient spécifier le deuxième paragraphe, c'est, dans le cas des règles de partage, donc, à qui va aller l'argent. C'est ça que je comprends dans les règles de partage, c'est que, dans le cas de la Communauté métropolitaine de Québec, c'est Québec qui décide, mais, dans le cas des régions...

Je ne vois pas pourquoi qu'on... du côté de Québec, on prend exactement ces règles de partage puis, au niveau des régions, on ne prend pas leur demande qu'ils ont établie lorsqu'ils vous ont fait la demande. Parce qu'ils ont fait un effort. Puis ça va être le même genre de processus qui se fait à la Communauté urbaine de Québec, qu'il se fasse à la Communauté urbaine de Montréal ou dans une région qui vous demande de faire un territoire visé. Ils vont vous arriver avec un projet qui détermine les délimitations du territoire, qui vont vous dire à quel organisme vous voulez verser l'argent, qui déterminent le taux. Donc, ils vont faire le même genre d'exercice, mais dans leur contexte — c'est sûr, ce n'est pas le contexte d'une communauté urbaine — dans un contexte régional, mais avec le même genre d'intelligence, avec le même genre de personnages. Je ne comprends pas.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oui, Mme la Présidente. C'est parce que, premièrement, les communautés métropolitaines ont une responsabilité juridique dans le transport en commun, ce qui n'est pas le cas dans les MRC, ils n'ont pas de responsabilité juridique de transport en commun. Ils peuvent le faire, comme la Gaspésie le fait, mais ils ne l'ont pas. Donc, on a reconnu ça.

Deuxièmement, on ne voudrait pas enlever ici ce qui existait, parce qu'à 88.8 ce deuxième alinéa que vous avez ici pour la Communauté métropolitaine de Québec existait dans nos lois, donc on l'a laissé pour Québec, comme il existe pour Montréal. Mais, par ailleurs, par la suite, on est plus dans un texte de pouvoirs habilitants et on ne sait pas ce qui va arriver et quels seront les territoires. Puis les territoires n'ont pas nécessairement des structures juridiques, là, qu'on verra dans l'avenir, qui ont des règles de gouvernance comme les communautés métropolitaines l'ont. Donc, il y a des consultations, mais, juridiquement, à un moment donné, ça prend une personne qui prend la décision, quelle que soit la consultation.

La CMM comme la CMQ ont des règles de gouvernance, ils ont des procédures de fonctionnement, ils ont des votes de... un regroupement de cinq MRC divisées sur deux CRE différentes, ça fait qu'ils n'ont pas ces règles-là. Alors, il faut... Ça n'existe pas, ils n'ont pas de communauté métropolitaine, cinq MRC qui sont à la fois dans le Bas-Saint-Laurent puis dans Chaudière-Appalaches puis qui se mettraient ensemble pour faire un territoire de transport en commun. Alors, à un moment donné, il faut qu'il y ait quelqu'un qui prenne une décision. Puis on n'écrira pas 12 pages, hein? On dit qu'elles sont consultées. On sait qu'on ne le fera pas s'il n'y a pas un consensus dans la région.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski, à vous la parole.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Avant d'émettre le bulletin d'information du 18 février 2012, est-ce que les organismes comme la FQM puis l'UMQ ont été consultés sur ce document, sur ce document-là, là, les articles 51 à 68?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Votre question, là, est bizarre parce qu'évidemment le projet de loi, il vient après, il vient après le budget. Puis le bulletin d'information, lui, il est venu en février. Avant de faire le bulletin d'information, qui n'avait pas toutes ces modalités-là, d'ailleurs... C'est pour ça qu'il y a deux éléments dans votre question, là, qui ne fissent pas ensemble — excusez l'anglicisme.

Mais, oui, dans les prébudgétaires, avec la FQM et les municipalités, cette question de financement du transport en commun est une question permanente, hein, qui est toujours là, qui est là depuis longtemps, mais qui grandit évidemment d'année en année, de six mois en six mois, à chaque fois qu'il y a des Tables Québec-régions ou quelle que soit l'appellation, là, qu'on leur donne, avant le budget de l'an dernier, suite au budget de l'an dernier aussi. Alors, ce principe-là, et je le réitérais à chaque fois, moi, à chaque fois que je les rencontre... Parce que Laurent Lessard, quand il organise ces rencontres, périodiquement il m'invite, puis on a des sujets globaux de fiscalité et de pacte fiscal, et on a des discussions, à ce moment-là. Et, à chaque fois, moi, je réitérais: On l'a fait pour Montréal et Québec, on peut le faire pour les régions; c'est à vous à vous prendre en main, c'est à vous de le faire. Oui, M. Bachand, taxez, taxez, faites-le donc, là, puis ça va être plus facile pour nous. Puis: Non, prenez-vous en main, il faut que la région décide. Je peux vous donner des exemples de cas — je ne vous donnerai pas — en disant... Parce qu'ils partent avec puis ils ne font rien par la suite parce que c'est compliqué, en région, de s'organiser pour prendre cette décision-là.

● (20 h 50) ●

Donc, ce n'est pas une surprise, là, ce n'est pas une surprise pour personne, ça, l'existence de cette possibilité-là. Je pense que ça a été... bien, pas une surprise, parce que la Gaspésie, ça ne s'est pas fait en secret, là, ça s'est fait sur un certain nombre de conseils municipaux et de réunions de la CRE, pendant un certain nombre de mois, je dirais, là, qu'ils réfléchissent à ça. D'ailleurs, il faut remonter à l'histoire. Ils se sont mis ensemble, ils ont pris une responsabilité de transport en commun, qui n'était pas obligatoire dans leur cas. Mais ils ont décidé de faire ça, ils ont fait cet organisme, ce réseau de transport collectif qu'ils ont mis sur pied, ils ont... Puis, après ce projet pilote là, ça va bien puis ils disent: Il faut qu'on continue, les citoyens sont satisfaits, on est passés de 40 000 à 70 000, 90 000 transports, mais on n'a pas les moyens financiers de supporter ça. Coudon... l'a fait il y a un an, peut-être qu'on pourrait le faire, nous autres, puis... ça marcherait. Ils appellent, parlent à nos députés. On dit: Oui, mais c'est toujours les mêmes conditions. Mais ils l'ont fait. Puis ce n'est pas juste la CRE qui en a discuté, ils sont allés aux MRC, puis ils sont allés dans les municipalités, puis ils ont passé les résolutions. Puis, moi, quand il y a des résolutions qui étaient trop vieilles, à un moment donné, j'ai dit à mes gens de cabinet puis à mes sous-ministres: Non, non, ils ont-ils des résolutions récentes? Puis est-ce que ça représente vraiment la volonté de la région? Puis il y a eu des rencontres. Alors, il n'y a pas de surprise.

Bien sûr, d'autres régions du Québec sont surprises parce qu'une région se prend en main de façon solidaire comme les Gaspésiens l'ont fait. Ça va bien avec la nature des Gaspésiens. Et ça donne des idées à d'autres que... En général, moi, comme ministre des Finances, quand je mets quelque chose dans mes budgets, c'est parce que ce n'est pas des idées en l'air, je suis sérieux. Des fois, peut-être que... Il y a 10, 15, 20 ans, le monde disait: Bah! c'est des belles paroles, cause toujours mon lapin! Puis là on l'a vu même cet après-midi, hein, le président de la commission, le député de... — je dis toujours Laurentides—Labelle — ...

Une voix: Labelle.

M. Bachand (Outremont): ...le député de Labelle, merci, pendant qu'il était là, il recevait un courriel de son... je pense que c'était son préfet ou quelqu'un de sa région qui dit: Bon, c'est sérieux. Moi, je peux vous dire que les gens de Sherbrooke... Vous me parlez des gens d'autres régions. Depuis qu'on a fait ça, c'est... Des fois, il faut prêcher par le leadership et l'exemple. Mais il n'y a pas eu de débat technique, là, avec les fédérations municipales pour voir comment on rédige cet article-là. On essaie de mettre en place quelque chose pour la Gaspésie qui va fonctionner, puis ça fonctionne très bien avec ce qu'on fait en place. On ne change pas ce qu'on faisait à Montréal puis Québec. C'était comme ça, on ne va pas changer ça avec ce qui a été fait pour Québec. Puis on le fait de façon à le faire en méthode habilitante pour ne pas être obligés de recommencer si Sherbrooke, ou Saguenay, ou d'autres décident de le faire.

M. Pelletier (Rimouski): ...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): ...je voulais juste savoir, moi, du ministre si la FQM puis l'UMQ étaient d'accord avec le fait que le partage soit décidé localement pour Québec et Montréal et puis qu'il soit décidé par le gouvernement pour les autres régions du Québec.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Bien, je peux vous dire que, pour Québec et Montréal, ça existe déjà comme ça dans nos lois. Donc, ce n'est pas une nouveauté, ça existe. Je n'ai jamais, moi, à ma connaissance... je ne sais pas, mon collègue ici, peut-être qu'il a eu des commentaires négatifs sur cet aspect-là. Et l'entente avec la Gaspésie est très claire, et puis il n'y a pas de chicane avec la Gaspésie, ils sont très heureux de ce qu'on fait aussi. Alors, je n'ai pas eu de commentaire négatif de personne sur ça.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Mais c'était juste Montréal qui était en vigueur, là, Québec ne l'était pas.

M. Bachand (Outremont): ...

M. Pelletier (Rimouski): 88.8 n'était pas en vigueur, puis on l'abolit, là.

M. Bachand (Outremont): Non, mais 88... Non, on ne l'abolit pas, on reprend...

M. Pelletier (Rimouski): On l'abroge.

M. Bachand (Outremont): Mais l'article habilitant pour la Communauté métropolitaine de Québec est en vigueur depuis au moins un an ou deux ans, là, depuis qu'on a fait cet article-là. Il existe, et ce n'est pas un nouvel article, ça, cette partie-là, il était là...

M. Pelletier (Rimouski): Il était là, mais il n'était pas en vigueur.

M. Bachand (Outremont): Oui, mais il existe. Oui, mais le principe est là puis il est dans nos lois.

Mme Ouellet: ...pas que le partage soit pris en compte lors de leur décision.

M. Bachand (Outremont): Il n'est pas... Bien, ça disait: «Ce dernier doit tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec.» L'article existe. Tant qu'ils ne l'ont pas utilisé, il n'est pas... 88.8, deuxième alinéa.

M. Pelletier (Rimouski): C'est ça. Il va devenir applicable lorsque la communauté métropolitaine deviendra applicable. Mais c'est l'intention qui compte, j'imagine.

M. Bachand (Outremont): Bien, le principe décisionnel est dans nos lois depuis un certain temps déjà. Alors, il était là, ce principe-là. Ce n'est pas nouveau, là, on fait juste reporter le principe qui était là. Montréal, Québec, on ne change rien puis on crée quelque chose de nouveau pour la Gaspésie.

Maintenant, évidemment, tant que Québec n'a pas demandé... Et le maire Labeaume nous indique qu'il n'a pas l'intention, pour l'instant, de le demander. Il ne l'a pas exclu pour l'avenir. À un moment donné, il a été nuancé dans ses propos. Mais, pour l'instant, ce n'est pas dans ses cartons, comme on dit. Mais la gouvernance est très clairement établie puis elle l'est depuis un an, un an et demi, puis on ne l'a pas changée, on a juste essentiellement repris les mêmes dispositions. Puis là il faut en créer des nouvelles parce qu'on n'avait pas pour les autres territoires. On prend l'exemple de la Gaspésie puis, comme bonne méthode de cas, on crée un article qui fonctionne pour la Gaspésie, qui est le cas pratique qu'on a devant nous, en espérant qu'il fonctionne pour les autres.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Je me demandais: Est-ce que le ministre serait ouvert... Étant donné qu'au niveau des règles de partage... Dans le cas de Montréal on y reviendra, là, parce que ce n'est pas couvert par l'article 65, là. Mais on voit que, du côté... Là, je parle juste du partage, je ne parle pas des autres modalités de versement ou... Juste le partage, les règles de partage, on voit que, dans le cas de la Communauté métropolitaine de Québec, c'est Québec qui décide. Et, comme le ministre nous dit: La région, lorsqu'elle fait une demande, doit se prendre en main, la région doit décider — c'est les mots mêmes du ministre — et, lorsqu'elle vous envoie une résolution, c'est voté, il doit y avoir des résolutions municipales, donc on a l'imputabilité des élus par les régions municipales, est-ce qu'on pourrait penser faire un troisième paragraphe dans 12.32.1.2, qui dirait que, seulement au niveau des règles... le gouvernement du Québec doit aussi tenir compte des règles de partage qui sont approuvées par la région qui soumet la demande?

Parce que c'est approuvé par des résolutions. Lorsqu'ils vous font une demande, là, la demande est complète, puis il y a des résolutions municipales, l'imputabilité, elle est là. Vous voulez que la région se prenne en main, que la région décide. Mais, si, à ce moment-là, on veut que la région décide, pourquoi est-ce qu'on ne respecterait pas la volonté de la région? Pourquoi le fait-on dans le cas de Québec et ne le fait-on pas dans le cas des régions? Et là je vous parle seulement des règles de partage, là, comme ce qu'on voit dans le deuxième paragraphe. On dit que les règles de partage qui sont approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec, le gouvernement doit en tenir en compte. Est-ce qu'on pourrait dire la même chose: Le gouvernement doit également tenir compte des règles de partage qui sont approuvées par les MRC et/ou municipalités qui sont dans le territoire visé par une majoration de la taxe?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): ...toujours imaginer toutes sortes de choses, Mme la Présidente, mais le problème ici, le défi qu'on a, c'est qu'alors que les territoires correspondent, dans le cas de Québec et de Montréal, aux territoires des communautés métropolitaines de Québec et de sociétés de transport, donc, là, c'est clair. On partage, on en parle s'il y a plus qu'une société de transport sur un territoire, sinon tu n'as pas à partager. Alors, la plupart des régions au Québec ont une

seule société de transport. Donc, deuxième cas de figure, là, on est rendus à probablement 90 % de notre territoire, on n'a pas besoin de ce que la députée de Vachon propose.

Troisième cas. Là, notre défi, c'est que les territoires ne sont pas définis, puis votre suggestion présumerait que les territoires futurs correspondent à des régions qui ont des pouvoirs juridiques de prendre des décisions. Parce que la Communauté métropolitaine de Québec a des pouvoirs juridiques de prendre des décisions, puis il y a des règles de gouvernance, puis ils ont des responsabilités spécifiques dans les lois au niveau du transport en commun. Ça n'existe pas pour les régions comme telles, nécessairement, ailleurs au Québec, ou les sous-régions, ou les regroupements de régions qui pourront arriver pour le partage de territoire dans le cadre de transport en commun. Alors, on parle de régions administratives, là, tu sais, Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine, là. Tu sais, ils n'ont pas des... Le pouvoir juridique, les règles de gouvernance ne sont pas les mêmes. Alors, on consulte bien sûr, mais on ne peut pas faire un copier-coller avec les règles sur les deux autres communautés métropolitaines.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

● (21 heures) ●

Mme Ouellet: Oui. Je comprends qu'on ne peut pas faire de copier-coller parce qu'effectivement les régions ne sont pas des communautés métropolitaines. Toutefois, lorsqu'on définit un territoire visé, le ministre reçoit une demande, et cette demande-là, il le dit lui-même, doit être approuvée par des résolutions municipales, donc une imputabilité de MRC, de municipalités. Donc, c'est un modèle, à ce moment-là, qui s'applique aux régions parce que les régions n'ont pas de communauté métropolitaine, mais c'est un modèle qui pourrait tout à fait s'appliquer aux régions et permettre d'avoir l'équivalent, en région, d'une décision régionale qui serait respectée par le gouvernement, tout comme il y a une décision régionale Québec qui est respectée par le gouvernement.

Moi, je pense que ce serait tout à fait correct, ça respecte tout à fait les règles de recevabilité et ça respecterait aussi tout à fait la philosophie présentée par le ministre depuis le début de l'étude de ces articles-là, qui nous dit que la région doit se prendre en main, que la région doit décider. Mais, si elle décide, pourquoi, à ce moment-là, qu'on donne le pouvoir final au gouvernement si c'est la région qui doit décider? Pourquoi ne pas donner les mêmes pouvoirs en termes de règles de partage? Puis, si le ministre, il dit que, dans la plupart des cas, «anyway», ça sera seulement qu'un seul organisme, bien il n'y a pas de problème, ça ne créera pas de problème. Mais, dans les cas d'exception, et c'est pour ça qu'on fait la loi...

Parce que vous l'avez déjà prévu que ce serait déterminé par le gouvernement. S'il n'y avait seulement qu'un seul organisme à chaque fois, vous n'auriez même pas eu besoin de mettre ça, que c'est déterminé complètement par le gouvernement, parce qu'il y aurait un seul organisme. Donc, je ne vois pas pourquoi qu'on ne pourrait pas l'ajouter. Et on regarde, là, on regarde pour un libellé, mais je pense que vous avez des légistes de votre côté, et ça serait beaucoup plus facile si vous étiez d'accord avec le principe et que vous nous proposiez un libellé qui s'insère directement dans ce projet de loi là. Nous pouvons le libeller, là, mais, je pense que ça serait beaucoup plus pratique que, comme vous avez les légistes qui ont écrit le projet de loi n° 73, qui connaissent l'ensemble des lois, ils puissent écrire un libellé. Mais on peut vous soumettre officiellement notre libellé si vous le souhaitez, là.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oh! À ce moment-ci, je ne sais pas ce que je souhaite, Mme la Présidente. Mais, comme on s'engage dans un territoire inconnu, parce qu'on ne sait pas, dans l'avenir, quel territoire, quelle partie de territoire, de région... Qui va nous demander ça, qui va avoir le leadership d'essayer de faire son transport en commun? Est-ce que ça va correspondre à une structure juridique existante? Alors là, on va-tu écrire un article, le cas échéant, les MRC, le cumul, les MRC, les MRC qui chevauchent deux régions — parce que ça pourrait être le cas — le total de?

Je veux dire, à un moment donné, je comprends... Je commence à décoder le cerveau de la députée de Vachon. Je ne suis pas sûr si je le comprends parce que ça, ça doit être... ça doit prendre 300 heures pour comprendre ça. Mais je ne pense pas qu'un projet de loi est fait pour couvrir dans un détail de 42 pages tous les cas de figure qui peuvent arriver. Des fois, les légistes essaient de faire des règles qui, entre personnes de bonne foi, sont suffisantes pour gouverner. Les gens, surtout ici qu'on est dans une première, on est à la Gaspésie, je souhaite qu'il y en ait d'autres qui viennent... Et sûrement, à chaque fois, par ailleurs, qu'il y en aura une, on le sait qu'on fera un BI, que le territoire visé au niveau fiscal sera défini dans le BI et que ça fera l'objet d'une législation, un revenu.

Si on se rend compte qu'il y a quelque chose qu'il faut changer dans la Loi du ministère des Transports, on pourrait le faire dans la Loi du ministère du Revenu, comme on l'a fait parfois en touchant d'autres lois, pour vraiment dire: Tiens, ça fait trois ans qu'on vit avec ça, on va faire un petit amendement pour l'ajuster. Mais il y a beaucoup de cas de figure où la structure régionale ou les parties de territoires régionaux ne correspondront pas à une structure juridique régionale, tel qu'elles existent, avec des pouvoirs de gouvernance puis des règles de gouvernance, tel qu'elles existent dans les communautés métropolitaines. Moi, je trouve que c'est plus sage de laisser ça comme ça. Je comprends, vous avez le droit à votre opinion, puis je ne la partage pas.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci, Mme la Présidente. C'est certain que, si le ministre se limite à des structures juridiques, dans les régions, lorsqu'ils vont déterminer des territoires visés, les territoires visés ne correspondront pas à des structures juridiques. Il n'en existe pas, d'autres structures juridiques à part les MRC, les municipalités, là. Ça fait que, de se mettre ça comme contrainte, c'est comme de dire: Bien non, on ne donnera pas le pouvoir aux régions, on le donne à Québec, mais on ne le

donnera pas aux régions, pour une technicalité administrative. Moi, je pense que ce qui est important, c'est l'imputabilité. Et, dans le détail, c'est votre projet de loi qui le donne, le détail que les règles de partage... Pour Québec, ça va être Québec. Vous aviez tenu à le préciser dans le projet de loi que les règles de partage pour Québec, ça va être Québec, et ailleurs — puis on y reviendra, parce que j'aimerais comprendre c'est où, ailleurs — que les règles de partage pour Montréal, c'est Montréal qui les décide.

Puis là ce qui est très clair aussi dans le projet de loi, c'est que les règles de partage pour les régions, bien, en finalité, c'est le gouvernement qui décide, ce n'est pas les régions. Et c'est là où, moi, je pense, on peut tout à fait... Et je pense que, quand qu'on parle de développement régional, de prise en charge des régions, je pense qu'il faudrait être juste avec les régions qui, s'ils font l'effort de se regrouper, de se prendre en main, de prendre des décisions, de vous soumettre un projet avec plein de résolutions municipales... L'imputabilité, vous l'avez, ils se définissent un territoire. Non, ça ne devient pas une entité légale, c'est vrai, ça ne devient pas une entité légale, mais ça reste imputable, étant donné qu'il y a des résolutions municipales tant pour la détermination du territoire, le taux de majoration, que pour les règles de partage. Parce qu'ils vont les mettre.

Vous avez dit vous-mêmes que, quand une région vous demande: Ah bien, que le gouvernement décide, vous dites: Non, non, non, ce n'est pas le gouvernement, qui décide, c'est les régions qui doivent me dire. Moi, je ne déciderai à la place des régions, c'est les régions, qui décident. Pourquoi, à ce moment-là, ne pas mettre par écrit les intentions? Parce que, là, ce qui est écrit ne respecte pas les intentions. Ce qui est écrit dit que c'est le gouvernement qui décide. Donc, moi, je ne comprends pas, là, l'opinion du ministre des Finances qui se retrouve à être un petit peu en contradiction avec ce qu'il dénonce depuis le début que c'est les régions qui décident.

Et, dans mon deuxième volet, j'aimerais ça savoir... Parce que, là, les articles qu'on regarde ne touchent pas du tout à l'AMT. Et le ministre nous dit qu'à Montréal c'est l'AMT qui décide du partage. Où est-ce qu'on voit ça qu'à Montréal c'est l'AMT qui décide du partage et que ce n'est pas le gouvernement? Est-ce que c'est dans d'autres articles du projet de loi? Je ne crois pas. Ou sinon est-ce que les gens du ministère des Finances ou le ministère du Transport peuvent nous indiquer où est-ce que c'est prévu, les règles de partage pour l'AMT? Parce que l'AMT n'est pas du tout visée par l'article 65.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): On m'indique, et... que, si vous aviez pris connaissance du décret, qu'à l'article 88.9 de la Loi sur les transports, dans le décret, c'est marqué clairement, dans les attendus, que «l'article 88.9 de la Loi sur les transports prévoit que les versements de ces revenus supplémentaires sont effectués suivant des modalités et conditions que détermine le gouvernement». Ah, tiens, intéressant! «Attendu que, dans la détermination des modalités et conditions de versement, le gouvernement doit tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Montréal...»

Alors, il y a deux idées là aussi, comme il y a deux idées dans l'article. Il y a les modalités et conditions, ça, c'est le gouvernement qui détermine pour tout le monde au Québec. Les règles de partage, au fond, ça s'applique quand il y a plus qu'un organisme de transport en commun dans le territoire. Ça existe à Montréal et à Québec parce que c'est le partage entre. Par définition, «partage», c'est parce qu'il y en a plus qu'un, ce qui n'est pas le cas, au fond, ce qui n'est pas le cas en Gaspésie, ici, dont on parle. On n'a pas à dire que c'est les règles déterminées par la région dans le partage; ils ne partagent pas, il y a un organisme. Il y a un organisme à Sherbrooke. Et ici, si je regarde l'article, pour répondre à votre question, l'article 88.9 de la Loi sur les transports, au fond...

Une voix: ...

M. Bachand (Outremont): ... — pardon? — prévoit justement ce que je viens de vous lire: «Les versements sont effectués selon les modalités et conditions déterminées par le gouvernement sur recommandation du ministre des Transports. Ce dernier doit tenir compte des règles de partage approuvées par la Communauté métropolitaine de Montréal le 25 février 2010.» Ça, c'est dans les lois, actuellement, des transports du Québec, Mme la députée.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Et merci, Mme la Présidente. Donc, je comprends que, pour l'AMT, c'est dans un décret, et que, pour l'AMT, c'est le même vocabulaire au niveau des modalités et conditions de versement, c'est déterminé par le gouvernement, mais que les règles de partage sont celles de Montréal. Donc, tout ce qu'on souhaiterait ajouter... On laisse que les modalités et conditions de versement sont déterminées par le gouvernement. On souhaite juste ajouter que les règles de partage, comme à Montréal, comme à Québec, qui est prévu directement dans l'article 65, que, pour les régions, ça puisse être les régions aussi qui décident.

Le ministre nous dit: Dans le cas de la Gaspésie, il y en a juste un. Je comprends que, dans le cas de la Gaspésie, il y en a juste un. Mais on est en train de faire les modifications à la Loi sur le ministère des Transports pour ne pas avoir à revenir à chaque fois qu'il y aura des nouveaux cas qui vont se produire. Donc, on prévoit l'avenir. Et moi, je souhaite que ces dispositions-là puissent être largement utilisées. Et tant mieux si ça suscite de l'intérêt. Et le ministre ne peut pas nous garantir qu'au Québec il n'y aura aucun territoire visé, en dehors de Montréal et Québec, où il y aura plus qu'un organisme qui va recevoir l'argent.

À moins qu'il soit prêt à nous garantir ça aujourd'hui, que, dans aucun cas, dans les territoires visés qui seront déterminés par les régions, il n'y aura jamais plus qu'un organisme de transport, en aucun cas. Ça devient effectivement caduc, dans la pratique ça ne s'applique pas. Mais je ne crois pas que ça soit le cas. Je crois que, dans d'autres territoires, il

pourrait fort bien y avoir deux, comme à Québec, peut-être trois, peut-être pas cinq, comme dans l'exemple du légiste qu'il nous a donné pour la Gaspésie, je ne pense pas que ça aille nécessairement jusque-là, mais ça pourrait facilement être deux ou trois. Et pourquoi on ne permettrait pas aux régions, au niveau des règles de partage, de déterminer elles-mêmes les règles de partage, et que le gouvernement doit donc en tenir compte comme le gouvernement va en tenir compte pour la Communauté métropolitaine de Québec à l'article 5 et comme le gouvernement doit en tenir compte pour l'AMT à l'intérieur du décret?

• (21 h 10) •

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Oh! j'ai fait à peu près tous les commentaires que j'avais à faire sur cet article, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Vous n'avez pas d'autres interventions? M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Je vais donner l'exemple à M. le ministre de Rimouski, dans mon comté. À Rimouski, actuellement, il y a un transport géré par un organisme qui relève de la ville de Rimouski pour le transport par taxibus. Taxibus va chercher les citoyens et citoyennes dans l'arrondissement extérieur de Rimouski pour les amener au centre-ville. Depuis l'an passé, il a été mis en place un transport en commun centre-ville. C'est trois ou quatre... appelons ça des minibus, là, comparé au métrobus de Québec — c'est 20, 25 passagers — qui font les services dans l'arrondissement du centre-ville. Il y a, entre Rimouski et ce qu'on appelle le haut-pays, la ruralité, là, Saint-Narcisse, Trinité-des-Monts, Esprit-Saint, il y a ce qu'on appelle un transport collectif qui fait le voyage deux fois par jour, et la même chose vers Saint-Fabien, du côté de la mer, là, du fleuve, pour le transport. Puis il y a aussi un transport collectif entre Rimouski et Mont-Joli. Ça, c'est tous des... sauf peut-être le taxibus puis l'autobus du centre-ville, c'est tous des organismes différents.

À ce moment-là, si on décidait, si la ville de Rimouski... la MRC de Rimouski-Neigette demandait de se prévaloir justement de cette modalité-là, de prévaloir la taxe 0,01 \$ sur l'essence, qui partagerait... qui serait mieux placé pour partager ce résultat-là entre ces, disons, trois organismes, le collectif Rimouski—Haut-Pays, Rimouski—Mont-Joli et puis le transport en commun ville et centre-ville? Est-ce que c'est le gouvernement? D'après ce qu'on voit ici, ça serait le gouvernement qui déterminerait le partage. Moi, je vois bien les élus de la MRC Rimouski-Neigette dire: Non, non, non, c'est nous autres qui sait comment partager la taxe entre ces différents organismes-là. Qu'est-ce qui se passerait à ce moment-là?

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): C'est parce que je pourrais demander au député de Rimouski: Est-ce que ce sont... Les organismes qu'il mentionne sont-ils des organismes de transport en commun publics au sens de la loi?

M. Pelletier (Rimouski): Ça, ce n'est pas déterminé encore parce que... Êtes-vous en train de me poser des questions?

M. Bachand (Outremont): Non, mais vous...

M. Pelletier (Rimouski): Oui, je comprends. Non, non, mais c'est hypothétique.

M. Bachand (Outremont): Non, non. Vous donnez un exemple et vous donnez des petits... des exemples d'organisations, là, pour les... d'OSBL ou de je ne sais pas quoi, qui rendent des services de transport en commun. Je ne pense pas — je peux me tromper — que ce soient des organismes de transport en commun au sens de la loi. Donc, dans ce cadre-ci, ce territoire sur lequel serait perçue la taxe, disons, dans votre exemple, serait Rimouski, et c'est probablement Rimouski qui aurait l'argent...

M. Pelletier (Rimouski): C'est Rimouski-Neigette. Territoire.

M. Bachand (Outremont): ...Rimouski-Neigette qui aurait l'argent avec l'imputabilité des élus, puis c'est eux qui partageraient entre les... Parce que ce n'est pas des organismes de transport en commun au sens de la Société de transport de Lévis puis de la société de transport de Québec. C'est plus au sens de ce qui se passe en Gaspésie, où il y a un organisme de transport en commun, qui est la régie, qui fait faire sa job — excusez l'anglicisme — sur le terrain de transporter du monde en sous-contrat par... Alors, vous, vous parlez des gens qui font le transport en sous-contrat. Donc, ça ne serait pas le gouvernement, ça serait les élus de Rimouski-Neigette.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le député de Rimouski.

M. Pelletier (Rimouski): Oui. Juste 15 secondes. Ça veut dire que je peux comprendre qu'hypothétiquement supposons que c'étaient des organismes admissibles, là, M. le ministre vient de nous dire que ces organismes-là, localement, pourraient décider du partage.

M. Bachand (Outremont): Non, non, je vous poserai la question: Qui sont les... Ils oeuvrent tous dans un seul territoire où il y a un groupe d'élus — et là il faut reprendre votre exemple, là — qui sont les élus municipaux de Rimouski.

On n'est pas dans le cas, ici, où il y a des élus à Lévis, il y a des élus à Québec, il y a des élus dans d'autres municipalités, il y a plusieurs municipalités, il y a un regroupement de ces élus-là dans la Communauté métropolitaine de Québec. Alors, votre exemple, c'est un des exemples faciles. Parce qu'il y a une structure municipale avec des élus, puis c'est eux qui décident.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Monsieur... Ah! madame...

M. Bachand (Outremont): Et, avant de le suggérer, ayez bien la discussion dans votre région, si vous voulez gagner vos élections, M. le député de Rimouski, que, les stations-service dans votre territoire que vous allez définir, pensez à celles qui sont 500 mètres, 200 mètres en dehors du territoire. Parce que, s'il y en a à 200 mètres en dehors du territoire, ils vont vendre tout le gaz, puis ceux à 200 mètres à l'intérieur, ils vont faire faillite.

M. Pelletier (Rimouski): En fait, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Oui.

M. Pelletier (Rimouski): ...je ne rentre pas dans ce débat-là, parce qu'évidemment ce n'est pas moi qui vais prendre la décision, là. C'était hypothétique si...

M. Bachand (Outremont): Si les gens de la région où vous êtes...

M. Pelletier (Rimouski): ...si les gens de la région demandaient ce que les gens de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont demandé.

M. Bachand (Outremont): Vous transmettriez la demande, mais vous ne seriez pas responsable. C'est ça.

M. Pelletier (Rimouski): Ce n'est pas moi qui vais prendre la décision, évidemment, puis... Mais, dans un contexte où toutes les régions le demandent, je pense bien que notre région le demanderait aussi, puis je ne perdrais pas mes élections.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre.

M. Bachand (Outremont): Là, vous avez l'expérience et la sagesse pour dire que vous diriez aux élus locaux de prendre leurs responsabilités, que ça vous ferait plaisir de parler au ministre des Finances pour transmettre leur demande.

M. Pelletier (Rimouski): Bien, c'est ce qu'on dit, on veut que les élus locaux partagent aussi les...

M. Bachand (Outremont): Exactement.

M. Pelletier (Rimouski): ...le résultat de la taxe.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je ne sais pas si vous avez des informations, mais nous, on le vit dans la région métropolitaine, et ça ne semble pas créer de gros problèmes. À moins que vous me disiez le contraire, là, ça ne semble pas créer de gros problèmes, là, jusqu'à date, là. Puis c'est certain que, dans cette région, Communauté métropolitaine de Montréal, il y en a qui sont proches, donc...

J'aurais donc un amendement à vous déposer pour faire en sorte que, tant au niveau des régions, tout comme pour Québec que pour Montréal, les règles de partage puissent être décidées par la région. Donc, le gouvernement doit tenir compte des règles de partage de la région, tout comme il doit tenir compte des règles de partage pour Québec, tout comme il doit tenir compte des règles de partage pour Montréal. Je pense que c'est possible de le libeller. Donc, nous proposons un amendement à l'article — bien, il faut que je le lise — à l'article 65:

L'article 12.32.1.2, inséré par l'article 65 du projet de loi n° 73 — vous avez mis 63...

Des voix: ...

Mme Ouellet: ;...excusez, on s'ajuste — est modifié par l'insertion, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le gouvernement, lorsque les modalités et les conditions portent sur le versement du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur un territoire donné, tel que défini au 2e paragraphe de l'article 12.32.1.1, doit tenir compte des règles de partage approuvées par les municipalités régionales de comté et les municipalités locales qui sont présentes sur le territoire visé par une majoration de la taxe.»

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): On va suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 18)

(Reprise à 21 h 22)

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Nous reprenons nos travaux. L'amendement est recevable. Alors, je demanderais à la députée de Vachon si elle a d'autres interventions ou explications concernant son amendement.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, c'est un amendement, une proposition... Et, très humblement, là, si le ministre des Finances a une façon de bonifier l'amendement pour arriver au même résultat, nous sommes très ouverts à des modifications, là, à cet amendement-là. Mais c'est pour faire en sorte de donner la même possibilité aux régions, donc qu'elles puissent déterminer elles-mêmes à quel organisme, au niveau des règles de partage, à quel organisme de leur territoire visé vont aller les sommes, tout comme c'est possible pour la Communauté métropolitaine de Québec et l'AMT à Montréal. Donc, c'est pour leur donner exactement les mêmes... qu'on n'ait pas deux poids, deux mesures, qu'au niveau de Québec ce soient les gens de Québec qui décident mais qu'au niveau des régions ce soient les gens du gouvernement qui décident, pour permettre aux régions de décider également elles-mêmes leurs règles de partage.

Et là on ne parle que des règles de partage. Les autres conditions et modalités sont décidées par le gouvernement, tout comme c'est le cas pour Montréal, tout comme c'est le cas pour Québec. Les autres modalités et conditions sont déterminées par le gouvernement. Il n'y a que les règles de partage où le gouvernement doit tenir compte, là, des règles approuvées par la Communauté métropolitaine de Québec. Donc, je pense que c'est possible d'articuler ça dans le projet de loi n° 73, même si, au niveau régional, on n'a pas les mêmes structures légales qu'au niveau urbain.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): M. le ministre, à vous la parole.

M. Bachand (Outremont): Mme la Présidente, vous avez un projet de loi qui fait confiance aux régions. C'est un projet de loi qui est fait basé sur la confiance aux régions, parce que c'est ce qu'on a fait exactement puis c'est ce qu'on fait avec la Gaspésie. L'amendement de la députée de Vachon est un exemple parfait d'amendement plein de bonnes intentions mais qui... On ne fait pas des lois avec des bonnes intentions, on fait des lois avec des textes juridiques. Puis, si on prend ça, puis lisons-le: «...doit tenir compte des règles de partage approuvées par les municipalités régionales de comté et les municipalités locales [...] présentes sur le territoire...» Alors, c'est quoi, la procédure de vote? C'est quoi, la majorité? C'est le pourcentage de la population? C'est le pourcentage des municipalités? Les municipalités comptent comme une MRC? Trois municipalités, ça vaut une MRC? Comment ça marche sur votre territoire?

Parce que nos lois ne sont pas faites dans les nuages. Nos lois sont faites dans un cadre législatif de gouvernance municipale, dans un cadre législatif de gouvernance des lois de transport. Dans la gouvernance municipale, il y a des villes, il y a des municipalités, il y a des communautés métropolitaines qui ont leurs propres règles de vote de procédure, de vote aux deux tiers. C'est déjà tout cadré dans un cadre législatif. Ici, vous voulez nous mettre dans ce qui va devenir ingouvernable, parce que c'est les règles de partage approuvées par les municipalités régionales de comté et les municipalités locales unanimement qui votent à majorité, majorité des municipalités qui représenteraient 10 % de la population parce qu'il y en a des grosses puis il y en a des petites, parce qu'il y a des villes de 30 000 puis il y a des villages de 800. L'intention est belle. Mais c'est pour ça qu'on fait attention au texte législatif, parce qu'il faut vivre avec après puis il ne faut pas être pognés huit ans devant les tribunaux quand on fait des textes de loi. Malheureusement, moi, quand je lis ça, vous l'avez jugé recevable, Mme la Présidente, je respecte votre décision, mais, techniquement, c'est ingouvernable, de la façon dont il est écrit.

Et chaque cas... Parce que, quand on ne s'insère pas dans les structures de gouvernance qui existent dans nos lois municipales puis qu'on essaie, pour une bonne intention... Puis l'intention, c'est que les régions nous disent ce qu'ils pensent. Je pense que c'est assez clair ici qu'on fait confiance aux régions, parce qu'on ne bougera pas si les régions ne nous le disent pas. Puis là on essaie de faire... vous essayez de faire un article pour le cas où il y aurait plus qu'une société de transport sur une région, là, tu sais, on est dans un cas bien théorique, là. Puis, pour faire ça, il va falloir créer... Au fond, il faudrait regarder toutes nos lois municipales puis s'assurer: O.K., sur ce... Puis là les territoires vont changer de toute façon, parce qu'on sait que ça va être fluctuant. Dans les territoires qui changent, il y a des MRC, il y a des municipalités, mais ça n'existe pas, les instances de vote et comment se prend le vote. Comment un gouvernement va recevoir les intentions des municipalités quand on parle des règles de partage approuvées par les municipalités régionales de comté? O.K., chaque MRC peut approuver, peut nous envoyer quelque chose, chaque municipalité peut envoyer quelque chose, mais, si ça va à des choses différentes? S'il y en a un qui dit que c'est 80-20, l'autre dit: C'est 20-80? Tu n'es pas obligé d'être unanime, non plus, sur un territoire. Je pense, sur la CMM, s'il y avait 80 municipalités sur 82 représentant 95 % de la population qui nous avaient soumis les règles de partage puis il y en avait un qui bloquait, je pense qu'on l'aurait passé aussi, parce que tu ne peux pas donner un droit de veto absolu à une entité en gouvernance. Alors, comment on gouverne? Votre intention est par ailleurs louable.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Oui. Merci, Mme la Présidente. En fait, M. le ministre, je vous retournerais la question, parce que vous avez dit que vous n'accepteriez aucun projet qui ne serait pas pris en main par les régions, qui ne serait pas décidé par les régions. Donc, lorsque les régions vous soumettent un projet... Vous demandez même des résolutions. Donc, lorsqu'ils vous soumettent un projet, dans le projet vous avez le territoire visé, vous avez la majoration qui est demandée, et ils peuvent tout à fait y insérer les règles de partage demandées. Donc, si c'est possible de le faire lorsque vous demandez que la région se prenne en main, c'est tout à fait possible de l'avoir pour les règles de partage. Donc, je vous retourne exactement la question.

Et, lorsque vous dites que vous faites confiance aux régions, justement, si vous faites confiance aux régions, vous devriez être d'accord avec l'amendement qu'on fait parce que, dans le texte écrit que vous avez ici, à la lettre, vous faites confiance à la Communauté métropolitaine de Québec, mais, pour les régions, ce n'est pas ça qui est écrit, c'est le gouvernement qui décide. Ce n'est pas écrit que vous faites confiance aux régions, ce n'est pas écrit du tout, du tout, du tout.

Donc, je veux bien que votre intention soit celle-là, mais là le projet de loi ne reflète pas vos intentions. Et je pense que ça serait important de mettre possible que les règles de partage soient déterminées par les régions. Comme vous me dites qu'«anyway» il n'y a aucun projet qui sera accepté si ce n'est pas pris en main, décidé par les régions et vous demandez même des résolutions municipales, donc l'imputabilité qui vient avec les résolutions municipales, l'amendement que nous proposons est tout à fait en ligne avec l'ensemble des contraintes que vous nous avez exprimées.

Et j'aimerais juste vous souligner que ce n'est pas un exemple très théorique. Je pense que ça peut tout à fait être possible, et que, de toute façon, vous avez même prévu, dans la définition de «territoire donné», un exemple très théorique, qu'on voudrait du partage de territoires. Ça fait que vous avez déjà prévu des exemples très, très théoriques. On est pas mal moins dans le théorique que dans l'exemple de «territoire donné» lorsqu'on parle des règles de partage, on n'est pas mal plus dans le concret.

Et vous avez ajouté que les territoires vont changer. Bien, voyons! Les territoires visés ne vont pas changer. En fait, ils pourront changer s'il y a modification de la loi, mais les territoires visés ne changeront pas. Je pense que c'est défini dans la loi, les territoires visés. Vous nous l'avez dit vous-même que, s'il y avait des nouveaux territoires visés, ils devaient être ajoutés à la loi. Donc, les territoires ne peuvent pas être changés n'importe comment, là. Donc, je pense que la définition que nous avons donnée, «qui sont présents sur le territoire visé par une majoration de la taxe», est tout à fait en ligne, là, avec des territoires qui sont fixés par une volonté régionale de faire du transport en commun. Et on essaie de faire un libellé qui permet aux régions d'avoir le même genre de privilèges, je vous dirais, le même genre de privilèges que Montréal et Québec, où ces deux municipalités peuvent décider des règles de partage, et non pas les régions. Puis, si vous avez des amendements pour suggérer quelque chose, moi, je pense que vous avez toute l'expertise nécessaire autour de vous.

● (21 h 30) ●

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): En conclusion.

Mme Ouellet: Et, en conclusion, j'aimerais qu'il y ait de l'ouverture sur ça et je crois que ça va tout à fait en ligne avec vos intentions.

La Présidente (Mme Beaudoin, Mirabel): Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 31)